



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 882, de 2019**, que *"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."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	001; 002; 003; 004; 005; 006
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	007; 015; 016; 017; 018; 047
Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	008
Deputado Federal Abou Anni (PSL/SP)	009
Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG)	010; 011
Deputado Federal Nicoletti (PSL/RR)	012; 013
Senador Jean Paul Prates (PT/RN)	014
Senador Rodrigo Pacheco (DEM/MG)	019
Deputado Federal Bosco Costa (PR/SE)	020
Deputado Federal Marcelo Ramos (PR/AM)	021; 048
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	022
Deputado Federal Ivan Valente (PSOL/SP)	023
Deputado Federal Eli Corrêa Filho (DEM/SP)	024
Senador Antonio Anastasia (PSDB/MG)	025
Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PR/PR)	026
Deputado Federal Delegado Waldir (PSL/GO)	027
Deputado Federal Mauro Nazif (PSB/RO)	028; 029
Deputado Federal Elias Vaz (PSB/GO)	030
Deputado Federal Rogério Correia (PT/MG)	031; 032; 033; 034; 035; 036

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputada Federal Rosana Valle (PSB/SP)	037; 038; 039
Senador Wellington Fagundes (PR/MT)	040
Deputado Federal Vinicius Poit (NOVO/SP)	041
Deputado Federal José Medeiros (PODE/MT)	042; 043; 044; 045; 046
Senador Davi Alcolumbre (DEM/AP)	049
Senador Paulo Rocha (PT/PA)	050; 051

**TOTAL DE EMENDAS: 51**



[Página da matéria](#)



CONGRESSO NACIONAL

MPV 882

00001 ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA  
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUARIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprime-se o artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019.

**JUSTIFICATIVA**

O artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019, altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento – PPI. As alterações visam acelerar os processos de concessão e desestatização. No entanto, tais alterações devem ser realizadas por meio de Projeto de Lei, com ampla discussão no Congresso Nacional.

ASSINATURA

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



## CONGRESSO NACIONAL

## MPV 882

00002 TIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA  
/ /2019

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, de 2019**

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

---

**Nº PRONTUARIO**

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

PÁGINA

---

## ARTIGO

## PARÁGRAFO

## INCISO

## **ALÍNEA**

Modifique-se o § 3º do artigo 16 da Lei nº 13.334, de 2016, alterada pelo artigo 5º da Medida Provisória nº 882/2019, para que passe a constar a seguinte redação:

Art. 16.....

§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial ou em outro meio apto a lhe dar publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital, sendo concedido prazo de 15 (quinze) dias úteis para a manifestação dos interessados.

## **JUSTIFICATIVA**

O artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019, altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento – PPI. O Processo de colação previsto nos parágrafos do artigo 16 dispõe que o BNDES enviará consulta a três ou mais

profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, podendo ainda receber propostas adicionais. No entanto, não está previsto prazo para a manifestação dos interessados. Dessa forma, propomos o prazo de quinze dias úteis para o recebimento de proposta adicionais, após divulgação pelo BNDES.

ASSINATURA



ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

MPV 882

00003 TIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

DATA  
/ /2019

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019**

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUARIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprime-se os parágrafos 1º ao 7º do artigo 16; e artigo 16-A da Lei nº 13.334, de 2016, alterada pelo artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019.

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória modifica regras sobre a contratação de estudos para desestatizações pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os parágrafos 1º a 7º do artigo 16 e 16-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, disciplinam uma nova “modalidade” de licitação, chamada colação, que flexibiliza demasiadamente a contratação de suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização.

No entanto, a legislação brasileira possui uma diversidade de opções para a contratação de projetos de infraestrutura. Além disso, a modalidade sugerida abre brecha para que os mesmos profissionais qualificados ou aqueles já conhecidos sejam sempre os contratados.

ASSINATURA

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

MPV 882

00004 ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA  
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUARIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescente-se o seguinte § 3º ao artigo 320 da Lei nº 9.503/97, alterada pelo artigo 2º da Medida Provisória nº 882/2019:

“Art. 320.....

§ 1º. ....

§ 2º. ....

§ 3º Tratando-se da receita arrecadada por equipamentos eletrônicos, será destinado percentual mínimo de vinte por cento na construção de passarelas de pedestres. (NR)”

## JUSTIFICATIVA

A Lei nº 9.503, de 1997, “institui o Código de Trânsito Brasileiro”. Assim, com o objetivo de aperfeiçoar o Código Brasileiro de Trânsito - CTB, no tocante à destinação dos recursos arrecadados por meio de equipamentos eletrônicos, a proposta pretende vincular, pelo menos, vinte por cento da receita arrecadada por equipamentos eletrônicos para construção de passarelas de pedestres, visando não só a segurança do pedestre, mas principalmente dos motoristas. Ademais, o percentual estabelecido evitará que o administrador determine outras prioridades com os recursos.

A medida se mostra necessária para evitar atropelamentos em vias perigosas, eliminar acidentes de veículos que resultam de freadas bruscas, reduzir o tempo de viagem dos motoristas ao eliminar a necessidade de reduzir a velocidade ou parar no local. O aumento expressivo da frota de veículos automotores nos últimos anos corroborou para que os entes

federados tivessem dificuldade para investir na qualidade e na segurança das estradas e rodovias, situação que causou um número elevadíssimo de mortos e feridos.

Diante das razões apontadas, convoco os nobres pares a apoiarem a presente emenda.

ASSINATURA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Weverton Rocha", is placed within a rectangular box. The signature is fluid and cursive, with a prominent 'W' at the beginning.

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

MPV 882

00005 ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

DATA  
/ /2019

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019**

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUARIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprime-se o artigo 7º-A, caput e parágrafo único, da Lei 13.334/16, alterada pelo artigo 5º da MPV 882/19.

**JUSTIFICATIVA**

A MPV 882/19 altera, entre outras, a Lei 13.334/2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Ao ser criado, estabelece-se que os projetos qualificados no PPI serão tratados como de interesse estratégico e terão prioridade nacional em todas as esferas do Governo. A Lei 13.334/2016 cria ainda o Conselho do PPI, composto por Ministros de Estado, além dos presidentes do Banco do Brasil, do BNDES e da Caixa Econômica Federal.

Dessa forma, tendo em vista a relevância para o Brasil dos projetos a serem tratados no âmbito do PPI, não é razoável que decisões sejam tomadas, senão pelo Conselho com esse fim constituído. Com esse objetivo, ofereço a presente emenda supressiva.

ASSINATURA

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

MPV 882

00006 ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

DATA  
/ /2019

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, de 2019**

AUTOR  
DEPUTADO ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUARIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o inciso I, § 4º do artigo 16 da Lei nº 13.334/16, alterada pelo artigo 5º da MPV 882/2019, para que passe a constar a seguinte redação:

§ 4º.....

I - a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido ao BNDES, desde que devidamente motivado, incluir ou excluir consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

**JUSTIFICATIVA**

O artigo 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019, altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento – PPI. O Processo de colação previsto nos parágrafos do artigo 16 dispõe entre outros que o BNDES poderá incluir ou excluir consultados a fim de viabilizar a comparação dinâmica.

Dessa forma, o que se propõe é que a inclusão ou a exclusão de novos consultados seja devidamente motivada a fim de que se garanta a transparência do processo.

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2019.

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

## MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 3 DE MAIO 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. Medida Provisória nº 805, de 2017.

### EMENDA ADITIVA

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 289.....

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

Com a revogação do inciso XII, art. 12, da Lei nº 9.503, de 2007, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN deixa de ter competência para apreciar recurso contra as decisões das instâncias inferiores, razão pela qual o art. 289 do CTB, necessita de nova redação.

A proposta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco as causa de acidentes de trânsito, tais como dirigir sob a influência de álcool e

realizar, Disputar corrida ou Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus, por exemplo. Assim, a resposta aos responsáveis por esses tipos infracionais, deve ser célebre, a fim de que ocorra a efetiva aplicação da norma e educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade.

Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível do processo decisório devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea ‘b’, do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

Contamos, pois, com o apoio de nossos nobres Pares nas duas Casas do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

**HUGO LEAL**  
Deputado Federal

**EMENDA A MP 882 , de 2019**

**EMENDA ADITIVA**

**(Do Sr. Deputado Vanderlei Macris)**

Incluam-se onde couber, na Medida Provisória 882, de 03 de maio de 2019 o seguinte artigo:

Art.... Os artigos 179, I, II; 180; 181, XI, XVII, XVIII, XIX; 187, I; 193; 221; 230; 231; 232; 233; 234; 235; 237; 241 e 253 da Lei 9.503/97, que disciplina o Código de Trânsito Brasileiro, não produzirão pontuação para os motoristas empregados regidos pela CLT, em face de trabalharem na forma de subordinação jurídica e sob o poder disciplinar do empregador.

§1º A não pontuação não significa isenção em relação à multa referente às infrações constantes dos artigos citados no caput. Devendo a mesma ser paga na forma disciplinada no Código de Trânsito Brasileiro.

§2º O empregador não estará obrigado a informar o nome do motorista empregado pelo cometimento das infrações do caput, para os efeitos no disposto nos parágrafos 7º e 8º do Artigo

257 do Código de Trânsito Brasileiro, descabida, no caso, a multa prevista pela não identificação.

## **JUSTIFICATIVA**

A emenda tem por objetivo excluir a pontuação do motorista empregado em sua CNH decorrente das autuações que não se caracterizam como infrações de trânsito praticadas em atos de direção de sua responsabilidade.

São infrações de responsabilidade do proprietário do veículo que por isso mesmo deve ter mantida a sua responsabilização como se propugna no parágrafo 2º ora proposto.

Sala da Comissão, 08 de maio de 2019.

Deputado Vanderlei Macris

PSDB/SP

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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 ADITIVA Nº**

O art. 2º da MP nº 882, de 3 de maio de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 10-B:

“Art. 10-B. Poderão participar de todas as reuniões do Contran, sem direito a voto, mas com direito a voz, independentemente de convite, 2 (dois) parlamentares da Câmara dos Deputados e 2 (dois) parlamentares do Senado Federal que sejam membros das comissões temáticas permanentes ligadas ao trânsito e transporte mediante a indicação feita pelos presidentes das respectivas casas.”

## **JUSTIFICAÇÃO**

A razão desta emenda se calca no fato de que o Poder Executivo e o Legislativo devem coexistir de forma harmônica, trabalhando em conjunto desde a fase de discussão de ideias e de questões ligadas ao trânsito e transporte terrestre.

Doutro modo, significa dizer que os atos normativos emanados pelo Contran devem ser criados mediante a imprescindível participação e fiscalização dos representantes do povo e dos estados com vistas a ajustar, numa fina sintonia, os interesses do executivo com os interesses e os reclamos de certas categorias e setores da sociedade.

A simbiose proposta entre os citados ministros ou seus representantes e os parlamentares da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, seguramente, introduzirá vantagens no que tange à elaboração e à maturação das matérias debatidas naquelas reuniões.

Demais disso, ao Contran cabe a importante missão de regulamentar a legislação de trânsito forjada no seio do Congresso Nacional; no entanto, a experiência vem a nosso socorro para demonstrar a problemática que, paulatinamente, foi se instalando no âmbito da regulamentação exercida pelo Contran, marcada, sobretudo, por atos normativos que exorbitam do seu poder de regulamentar, inovando no ordenamento jurídico sem nenhum respaldo legal. Tanto que, não raro, tais atos terminam alvejados por Projetos de Decreto Legislativo destinados à sua sustação.

Desta forma, a interlocução ventilada pela emenda aditiva se prestaria a compatibilizar os atos normativos produzidos pelo Contran com parâmetros delimitados pelas leis gestadas no ventre legiferante do Poder Legislativo, amoldando, pois, as deliberações e as resoluções desse conselho às aspirações concebidas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Forte nessas premissas, entendemos que com a participação propositada destes parlamentares - membros das correlatas comissões - nas reuniões do Contran a produção normativa regulamentar se tornará mais operosa e eficiente; contribuirá muito mais com a qualidade dos debates e trará maior representatividade na discussão das matérias submetidas ao crivo daquele conselho.

Por prolepsse, antes que se acene suposta e descabida ameaça à separação dos poderes, bom se diga que a emenda aditiva requerida não pretende conferir direito a voto aos parlamentares, mas fundamentalmente lhes oportunizar o direito à palavra e a uma justa discussão, sem ofender o indigitado princípio constitucional, eis que mantém intangível e incólume a independência do executivo.

Em remate, evidente que sobejam motivos que nos levam a propor a presente emenda aditiva.

Sala das Sessões, 08 de maio de 2019.

**Deputado Federal**

**Abou Anni – PSL (SP)**

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 882, de 2019)**

Inclua-se no artigo 2º da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, a seguinte alteração no artigo 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

*“Art. 2º - A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:*

*“Art. 10 - .....*

*Art. 10-A - .....*

*Art. 135 – Os veículos de transporte remunerado individual ou coletivo de passageiros, inclusive os empregados em serviços públicos ou de utilidade pública, deverão ser registrados, licenciados, emplacados na característica comercial e devidamente autorizados pelo poder público responsável.”*

**JUSTIFICAÇÃO**

A Atual redação do artigo 135 do Código de Trânsito Brasileiro, instituído em 1997, traz uma definição que encontra-se desatualizada diante da evolução de vários tipos de transporte remunerado de passageiros, sejam individuais ou coletivos ofertados a população.

A Lei 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana trouxe no seu bojo os tipos de transporte remunerado, sejam eles coletivos, individuais e até mesmo públicos ou privados, com objetivo de equacionar as várias modalidades disponibilizadas à população para sua mobilidade no território brasileiro.

A definição contida na redação atual do citado dispositivo como “*veículos de aluguel*”, que na década de 70 e 80 era comum no tratamento dado ao táxi, hoje resulta duplicidade de interpretação, pois poderá ocasionar dúvidas se estamos referindo ao táxi, que atualmente na Lei 12.587/2012 é tratado como transporte remunerado individual de utilidade pública, ou com os veículos utilizados nos serviços de locação comercial.

A devida atualização do conceito do artigo 135 do CTB é necessária e contribuirá na gestão do trânsito no país, facilitando a aplicação da lei e eliminando dúvidas diante do caso concreto.

Diante do exposto, contamos com apoio dos Nobres Parlamentares a esta emenda.

Sala da Comissão,

**Deputado Federal Mauro Lopes  
(MDB-MG)**

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 882, de 2019)**

Inclua-se no artigo 2º da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, a seguinte alteração no artigo 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

*“Art. 2º - A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:*

*“Art. 10 - .....*

*Art. 10-A - .....*

*Art. 231 - .....*

*VIII – efetuando os seguintes tipos de transporte remunerado:*

*a) transporte de pessoas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:*

*Infração – gravíssima;*

*Penalidade – multa (três vezes), apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;*

*Medida administrativa – remoção do veículo, recolhimento do documento de habilitação.*

*b) transporte de cargas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente.*

*Infração – grave;*

*Penalidade – multa e apreensão do veículo;*

*Medida administrativa – remoção do veículo.”*

## **JUSTIFICAÇÃO**

Um dos maiores problemas enfrentados no trânsito das cidades brasileiras é a prática do transporte ilegal de passageiros.

Este transporte ilegal de passageiros, ou mais conhecido como transporte clandestino, é basicamente constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade.

Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, estes transportadores colocam em risco de vida os usuários transportados.

A verdade é que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil,

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e, para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

Ao colocar em risco de vida inocentes passageiros, estes transportadores estão cometendo um crime, o qual deve ser qualificado como crime de trânsito. Assim, a presente emenda visa capacitar às autoridades públicas com procedimentos que garantam a segurança necessária no trânsito das cidades e nas rodovias permitindo uma repressão eficaz do transporte ilegal de passageiros.

Diante do exposto, contamos com apoio dos Nobres Parlamentares a esta emenda.

Sala da Comissão,

**Deputado Federal Mauro Lopes  
(MDB-MG)**



**EMENDA Nº - CM**  
**(à MPV nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescentem-se aos artigos 2º e 6º da Medida Provisória nº 882/2019 os seguintes dispositivos, na forma abaixo:

*“Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:*

*‘Art. 289 .....*

*I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;*

*.....*  
*Parágrafo único. No caso do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.’ (NR)*

*Art. 6º Ficam revogados:*

*I - o inciso XII do caput do art. 12, e as letras a e b do inciso I do art. 289, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;*

*.....*  
*”*

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 882, de forma acertada, retira a competência de julgamento de recursos de penalidades impostas por órgãos ou entidades de trânsito da União do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Tal medida representará uma maior agilidade na análise dos referidos recursos, reduzindo



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

assim a sensação de impunidade e a burocracia e trazendo maior segurança jurídica para os cidadãos. Por outro lado, ainda desonera o CONTRAN dessa atribuição de órgão recursal, para que possa se dedicar à discussão de temas relevantes nacionais no âmbito do trânsito brasileiro.

Ocorre que, apesar da revogação do inciso XII do art. 12 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que trata dessa competência, é necessário ainda ajustar a redação do art. 289 do mesmo diploma. Nesse sentido, é importante frisar que a competência para julgamento de recursos em 2<sup>a</sup> instância de penalidades aplicadas por órgãos e entidades de trânsito federais já era compartilhada entre o CONTRAN, nos casos de multa gravíssima e suspensão do direito de dirigir superior a 6 meses, e o Colegiado Especial ou JARI, nas demais penalidades. Assim, a referida alteração não trará grandes impactos nos órgãos de trânsito nem resultará na criação de novos órgãos, vez que já existem os colegiados responsáveis por esses julgamentos, apenas haverá extensão da competência para todas as penalidades.

Portanto, pedimos apoio aos demais pares para que essa alteração tão importante seja realizada, permitindo assim que o CONTRAN possa ser, de fato, desonerado dessa competência recursal, se dedicando a temas e discussões mais relevantes, e que os recursos de penalidades por infrações de trânsito possam ter sua análise e resposta em período mais curto.

Sala da Comissão, 08 de maio de 2019.

**DEPUTADO NICOLETTI**

**PSL-RR**



**EMENDA Nº - CM**

**(à MPV nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o artigo 2º da Medida Provisória nº 882/2019, na forma abaixo:

*“Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:*

*‘Art. 10 .....*

*§ 5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso dos Ministérios da Defesa e da Justiça e Segurança Pública, alternativamente, por oficial ou por policial rodoviário federal, respectivamente.*

*.....” (NR)*

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 882 apresenta nova composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, estabelecendo que os Ministérios relacionados deverão ser representados pelos seus respectivos Ministros nas reuniões do Conselho, em contraposição aos “representantes dos Ministérios”, como atualmente dispõe o art. 10 do CTB.

Tal modificação impõe uma maior representatividade no CONTRAN, bem como garante maior estabilidade e convergência das decisões com a Política Nacional de Trânsito adotada pelo país. Por outro lado, representa um desafio, uma vez que os Ministros possuem grandes limitações de agenda, o que pode dificultar sua participação nas reuniões em alguns momentos.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Dessa forma, o parágrafo 5º do art. 10 do CTB, proposto pela MP, busca estabelecer alternativas que viabilizem a representação do Ministério nas reuniões do CONTRAN sempre que o Ministro se encontrar impedido de participar, em razão de outras agendas. Nesses casos, a proposta permite que servidores dos ministérios ocupantes de cargos e funções de nível DAS-6 ou superior poderão substituí-los, e no caso do Ministério da Defesa, a substituição poderá ocorrer por qualquer Oficial-General.

Dentro dessa sistemática, buscando viabilizar a maior representatividade possível do Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP no âmbito das reuniões do CONTRAN, e considerando que esse Ministério possui em sua estrutura a Polícia Rodoviária Federal, órgão que compõe o Sistema Nacional de Trânsito e que possui em seus quadros servidores que atuam diariamente com a legislação de trânsito, bem como o histórico de representatividade do Ministério junto ao CONTRAN por meio de Policiais Rodoviários Federais, que muito tem contribuído nas discussões técnicas desse Conselho, entendemos que essa alteração possibilitará a melhor representatividade possível do MJSP no âmbito do CONTRAN, nas hipóteses de impossibilidade de participação do Ministro.

Também propomos a ampliação da representação do Ministério da Defesa por Oficial das Forças Armadas, visando assim possibilitar a participação por outros oficiais qualificados e que possam bem representar o Ministério junto ao CONTRAN.

Sala da Comissão, 08 de maio de 2019.

**DEPUTADO NICOLETTI**

**PSL-RR**

**EMENDA N° - CMMMP**  
(à MPV nº 882, de 2019)

Insira-se o seguinte texto à redação proposta pelo art. 2º da Medida Provisória nº 882, de 2019, para alteração à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

**Art. 2º .....**

**“Art. 12. ....**

§ 1º As normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública antes de sua entrada em vigor.

§ 2º A consulta pública de que trata o § 1º terá duração de, pelo menos, dez dias contados a partir de sua publicação em meio de ampla divulgação.

§ 3º As contribuições recebidas na forma do § 1º ficarão disponíveis para consulta por, pelo menos, dois anos após o fim do prazo de que trata o § 2º.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

É necessário aperfeiçoar o processo de discussão da regulamentação emanada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Atualmente, o Contran tem o poder de baixar Resoluções resultantes de discussões com pouca reflexão, ou simplesmente sem se atentar para todo o leque de repercussões que podem advir de suas determinações.

São situações que se repetem, acarretando avanços e recuos em medidas que têm custos para os proprietários de veículos, e, no conjunto, em insegurança jurídica.

Nesse sentido, a emenda que ora propomos obriga a que esse Colegiado submeta suas decisões a consulta pública, de forma a aumentar o escrutínio da sociedade às suas normas regulamentares, e estimular uma ampla reflexão antes que adquiram força normativa.

Sala da Comissão,

Senador JEAN PAUL PRATES

## COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA 882, DE 2019.

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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 Nº

Acrescente-se ao art. 3º da Medida Provisória o seguinte dispositivo:

“Art. 26. ....

VI – emitir parecer prévio acerca dos editais de licitação e dos contratos de concessão de rodovias federais, assim como de alterações contratuais que se relacionem à inclusão de novos investimentos na infraestrutura concedida;

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

Um dos problemas constatados no desempenho da tarefa de fiscalização das concessões rodoviárias, por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), reside em uma das atribuições que a Lei nº 10.233, de 2001 lhe confere: “publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros, assim como rever os contratos já em execução, para incorporação ou retirada de investimentos de grande monta.” Parece-nos claro que tal atribuição compromete a independência da Agência para avaliar, criticar e até mesmo corrigir atos e procedimentos relacionados ao contrato. É natural que a ANTT, tendo elaborado os editais, fique intimidada diante do desafio de reconhecer seus próprios erros, quando esses vêm à tona.

Diante desse impasse moral, a melhor opção é retirar da Agência essa atribuição, de modo que possa concentrar todos esforços e recursos na indispensável tarefa de fiscalizar os contratos. A ANTT precisa de total liberdade e autonomia para apontar eventuais equívocos ou desvios, sejam eles de responsabilidade do poder público concedente sejam do concessionário. Do contrário, continuaremos dependendo cada vez mais da intervenção do Tribunal de Contas da União em assuntos relativos ao cumprimento de contratos de concessão rodoviária.

Isso posto, propomos que a formulação e publicação de editais de licitação das concessões fique a cargo da Administração Direta, cabendo a ANTT emitir parecer prévio acerca desses documentos.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

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

## MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 3 DE MAIO 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 ADITIVA

Acrescenta-se o seguinte dispositivo, onde couber, à Medida Provisória:

“Art. ... Ficam revogados os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.”

### JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda ter por objetivo corrigir erro de técnica legislativa observado no art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em decorrência da edição da Medida Provisória nº 882, de 2019. Com as alterações na redação do *caput* do art. 10 do CTB – retirada do trecho que se referia à composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) –, os incisos que elencavam os representantes de cada órgão que compunham o Contran ficaram soltos no texto e inconsistentes com a redação do novo § 4º, que trata da nova composição do órgão.

Isso posto, propomos a revogação de todos os incisos vinculados ao *caput* do art. 10 e contamos com o apoio de nossos nobres Pares nas duas Casas do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

**HUGO LEAL**  
Deputado Federal

**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

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)

## **COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA 882, DE 2019.**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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 Nº**

Inclui-se no art. 3º da Medida provisória a alteração da ementa da Lei nº 10.233, de 2001, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências

Acrescente-se ao art. 3º da Medida Provisória os seguintes dispositivos que alteram a Lei nº 10.133, de 2001:

“Art. 14. ....

III – .....

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANT;

.....

Art. 14-A. ....

Parágrafo único. O transportador a que se refere o **caput** terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANT, para efetuar sua inscrição.

.....

Art. 21. Fica instituída a Agência Nacional de Transportes – ANT, entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, nos termos desta Lei.

§ 1º A ANT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANT é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANT:

.....

VIII – a exploração da infraestrutura aquaviária federal;

IX – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

X – os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

XI – as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

XII – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

§ 1º A ANT articular-se-á com órgãos e entidades da administração com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º A ANT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

§ 3º A ANT articular-se-á com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil.

---

## Seção II

### Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes

---

Art. 25 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

- I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;
- II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso IX do art. 24-A;
- III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;
- IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;
- V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;
- VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrôs e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;
- VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;
- VIII – regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de

cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V – habilitar o transportador internacional de carga;

VI – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infraestrutura;

VIII – autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

IX – dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei.

#### § 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

.....

Art. 27-A Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Aquaviário e portos:

I – fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

II – fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

III – autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

VI – fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei nº 12.815, de 2013;

V – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União.

Parágrafo único. A ANT observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

.....

Art. 28. A ANT adotará as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

---

Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANT 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 editadas pela Agência.

---

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANT 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.

---

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano, para o transporte ferroviário e para o transporte aquaviário 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 por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital.

---

Art. 47-A. Em função das características de cada mercado, a ANT poderá estabelecer condições específicas para a outorga de autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

---

Art. 47-B. ....

Parágrafo único. Na hipótese do caput, a ANT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.

Art. 47-C. A ANT poderá intervir no mercado de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional

de passageiros, com o objetivo de cessar abuso de direito ou infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização, sem prejuízo do disposto no art. 31.

.....

Art. 51-A. Fica atribuída à ANT a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei nº 12.815, de 2013.

.....

§ 2º A ANT prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.

Art. 52. A ANT terá Diretoria atuando em regime de colegiado como órgão máximo de sua estrutura organizacional, a qual contará também com um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor.

Art. 53. A Diretoria da ANT será composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....

Art. 55. Para assegurar a não-coincidência, os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANT serão de dois, três, quatro, cinco e seis anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

.....

Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANT a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

.....

Art. 66. O processo decisório da ANT obedecerá aos princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade e publicidade.

.....

Art. 77. Constituem receitas da ANT:

.....

§ 3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do *caput* deste artigo será de R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANT.

Art. 78. A ANT submeterá ao Ministério da Infraestrutura sua proposta orçamentária anual, nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANT, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento da Agência, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infraestrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANT, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

§ 3º Caberá exclusivamente à ANT a aplicação da sanção referida no inciso VI do *caput*.

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANT poderá cassar a autorização.

Art. 78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato de outorga expedido pela ANT.

## Art. 82.....

XVII – exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes - ANT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

XIX – propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANT

§ 4º O DNIT e a ANT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do *caput* do art. 25 desta Lei.

Art. 99-A. O Poder Executivo promoverá a instalação da ANT, mediante a aprovação de seus regulamentos e de suas estruturas regimentais, em até noventa dias, contados a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANT e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas na Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério da Infraestrutura e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério da Infraestrutura ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa.

Art. 102-A. Instalada a ANT e o DNIT, ficam extintos A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT.

.....  
Art. 103. ....

Parágrafo único. No exercício das atribuições referidas nos incisos V e VI do art. 25, a ANT coordenará os acordos a serem celebrados entre os concessionários arrendatários das malhas ferroviárias e as sociedades sucessoras da CBTU, em cada Estado ou Município, para regular os direitos de passagem e os planos de investimentos, em áreas comuns, de modo a garantir a continuidade e a expansão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas nas regiões metropolitanas.

.....

Art. 104. ....

Parágrafo único. As atribuições da CBTU que não tiverem sido absorvidas pelos Estados e Municípios serão transferidas para a ANT ou para o DNIT, conforme sua natureza.

.....

Art. 108. Para cumprimento de suas atribuições, particularmente no que se refere ao inciso IX do art. 24-A, serão transferidos para a ANT, os contratos e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações, detidos por órgãos e entidades do Ministério da infraestrutura encarregados, até a vigência desta Lei, da regulação da prestação de serviços e da exploração da infraestrutura de transportes.

.....

Art. 119. Ficam a ANT e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Portus – Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

.....

Art. 122. A ANT e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos, por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor.

.....

” (NR)

“Art. 24-A. Cabe à ANT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I – promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte terrestre e aquaviário e de atividades portuárias;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III – propor ao Ministério da Infraestrutura, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre e aquaviário;

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte terrestre e aquaviário e à exploração da infraestrutura rodoviária, ferroviária, aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, mantendo os itinerários outorgados, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição;

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – celebrar atos de outorga de permissão ou 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;

VII – celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VIII – elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei nº 12.815, de 2013;

IX – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração da infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre e aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

X – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados e das tarifas portuárias, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

XI – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

XII – fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

XIII – fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

XIV – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado da Infraestrutura ou ao respectivo Secretário, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública;

XV – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XVI – promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XVII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal;

XVIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

XIX – promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XX – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre e aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XXI - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei nº 12.815, de 2013;

XXII – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e

restituição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei nº 12.815, de 2013;

XXIII – autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

XXIV – fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei;

XXV – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União;

XXVI – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira;

XXVII - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado da Infraestrutura e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XXVIII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XXIX – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas;

XXX – dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes;

XXXI – 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.

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura.

III – firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais.”

“Art. 125. Revogam-se os arts. 23, 24, 27 e 99 da Lei nº 10.233, de 2001.”

## JUSTIFICAÇÃO

Um dos problemas constatados na infraestrutura de transportes no Brasil reside na gestão dos diferentes modos e respectivas interfaces. A matriz de competências do setor é bastante descentralizada, resultando em lacunas e superposições de atribuições.

Parte desse problema parece ter sido sanado, com a fusão do antigo Ministério dos Transportes com as também antigas Secretaria Especial de Portos e Secretaria de Aviação Civil em uma única pasta, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, atualmente denominado Ministério da Infraestrutura. Essa medida favorece a formulação de políticas integradas e articuladas, diminuindo os entraves na implementação dos programas de ações. Além disso, nota-se considerável redução dos gastos com recursos materiais e humanos para a administração pública.

No entanto, no que tange à regulação dos serviços de transporte, ainda se percebe a descentralização. Não nos parece razoável a existência de duas agências reguladoras com atribuições bastante semelhantes e áreas de atuação em comum: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Não bastassem as questões de divergência na gestão e conflitos de competência, que seriam certamente mitigadas com a unificação, a economia nos gastos públicos com a redução das estruturas administrativas de duas para uma única agência já justificaria a medida ora proposta. Estamos propondo, portanto, a fusão das duas agências na Agência Nacional de Transportes – ANT.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

Deputado HUGO LEAL



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

**EMENDA N° - CM**  
(à MPV nº 882, de 2019)

Art. 1º Altere-se na Medida Provisória 882 de 3 de maio de 2019, as disposições que se seguem, as quais passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º .....

III - articulação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, para fins de *compliance* com a defesa da concorrência; e

”

“Art. 7º .....

§ 2º Os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame, e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes, o **Presidente da Empresa de Planejamento e Logística S.A.** e os **Presidentes de instituições financeiras federais** serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto.

”

**“CAPÍTULO V**  
**DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS**

.....  
Art. 14. ....

.....  
§ 10 A **Empresa de Planejamento e Logística S.A.** e as demais **instituições financeiras federais ficam autorizadas a participar do FAEP e de outros fundos que tenham a mesma finalidade.**

”

.....  
"Art. 16-B. O regime de contratação previsto neste Capítulo se aplica à **Empresa de Planejamento e Logística S.A** e às demais **instituições financeiras federais que participarem do FAEP ou de outros fundos que tenham a mesma finalidade.**



## Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

---

”

Art. 2º Revoguem-se os incisos VIII, IX e X do art. 7º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A criação do Programa de Parceria de Investimentos - PPI foi um inegável avanço para o fortalecimento institucional e do ambiente de negócios no país. A bem sucedida carteira de projetos entregues nos últimos anos e os expressivos investimentos decorrentes são provas incontestes da eficiência do programa, o que resultou na sua manutenção da estrutura do Governo, mesmo diante da ampla reforma administrativa implementada logo no início do mandato do Presidente Bolsonaro.

A Medida Provisória 882, de 2019, entre outras disposições, fortalece o PPI e lhe confere novas e adequadas atribuições, a fim de bem exercer o seu papel, bem como institui avançado mecanismo de contratação de estudos, necessários à modelagem de novos projetos. São medidas importantes e que reforçam o compromisso com a qualidade dos projetos a serem colocados no mercado e conferem celeridade e, mais uma vez, prestigiam a qualidade na contratação de tais estudos.

Não obstante os acertos, percebo, na ocasião, a oportunidade de promover alguns ajustes e aperfeiçoamentos, particularmente no que se refere à composição e à representatividade do Conselho do PPI e às instituições habilitadas a contratar estudos no formato ora proposto.

No que toca à representatividade do Conselho do PPI, cumpre ressaltar que, de sua atuação, emana o assessoramento direto ao presidente, por meio da proposição de definição de políticas federais de longo prazo e qualificação de parcerias de empreendimentos públicos federais de infraestrutura, assim como de obras e serviços de engenharia de interesse estratégico para o investimento, perpassando também políticas federais de fomento de Estados, Distrito Federal e Municípios.



## Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Desse contexto, entende-se relevante que o assessoramento ao presidente seja realizado apenas pelos seus ministérios setoriais, a quem compete efetivamente a elaboração e proposição de políticas públicas, e, mais relevante, que por seus resultados se responsabilizam perante a sociedade.

Nesse sentido, em que pese a formação original do CPPI já considerasse a presença de instituições financeiras públicas em sua composição, dado o papel histórico na estruturação de projetos de desestatização, como é o caso do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e, mais recentemente, da Caixa Econômica Federal – Caixa e do Banco do Brasil - BB, a participação de tais instituições em órgão de assessoramento direto ao presidente, a meu ver, extrapolam o limite de suas atribuições.

Ademais, um cenário em que 3 dos 10 votos possíveis do Conselho são ofertados para que instituições financeiras decidam sobre políticas públicas conflita com a competência atribuída aos Ministérios, legitimados para formular as políticas públicas do Governo e, de outra sorte, os afasta de responsabilidade por sua atuação, dado que ela se dá de forma compartilhada com entes cuja atuação pode suscitar conflito de interesses em casos concretos que vislumbrem interessantes para seu perfil de negócios, em detrimento da melhor escolha para o interesse público.

Ora, em um país que escolhe viver um novo marco democrático, nada mais adequado que atribuir a definição das políticas públicas a quem de direito, sem possibilidade de que se escusem de sua fundamentação e que por elas sejam cobrados e, eventualmente, responsabilizados. Não parece caber, nesse novo cenário, atuação de entes cujo conflito de interesse possa contaminar o processo decisório presidencial ou fazer esvaecer as escolhas dos ministros responsáveis por suas pastas.

Com efeito, a previsão de contratação diretamente pelo BNDES de estudos qualificados no âmbito do PPI culmina com a evidência de conflito de interesses no seu papel de estruturador e de agente formulador de políticas públicas, enquanto membro do CPPI.



## Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Desse modo, proponho excluir as instituições financeiras do CPPI, no qual gozam de direito de voto, sem prejuízo de sua participação nas reuniões do Conselho, enquanto convidados, sem direito a voto.

De outra parte, considerando a carência do país na estruturação de projetos nas mais diversas áreas de infraestrutura, inclusive no tocantes às atividades conferidas aos entes subnacionais, restringir a contratação de estudos ao BNDES pode ser um limitador dos avanços que os mecanismos de contratação instituídos pela MP 882 vem propiciar para a estruturação de projetos de infraestrutura, como é o caso de projetos de iluminação pública e de saneamento básico.

Nesse sentido, proponho estender os mecanismos de contratação de estudos previstos na referida medida provisória, bem como o acesso ao Fundo de Apoio a Estruturação de Parceria – FAEP também à Empresa de Planejamento e Logística S.A, empresa superavitária no último ano e responsável hoje por expressiva carteira de projetos de concessão de rodovias federais, à Caixa e ao BB, preservado o papel do BNDES de administrador, gestor e representante judicial e extrajudicial do referido fundo.

Por fim, sugiro a adequação do inc. III art. 6º, para substituir a referência à extinta Secretaria de Acompanhamento Econômico pela Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia que hoje exerce as suas atribuições.

Sala da Comissão,

Senador RODRIGO PACHECO  
DEM/MG

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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 ADITIVA**

Acrescente-se à Medida Provisória, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art. ... Os arts. 257, 261 e 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 257.....

§ 12. O prazo de que trata o § 7º será de 30 (trinta) dias, para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E.

§ 13. Para os condutores de que trata o § 12, também será de 30 (trinta) dias o prazo para apresentação da defesa da autuação, contados a partir da notificação da autuação.” (NR)

.....

“Art. 261. ....

§ 12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do *caput* deste artigo, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima.

§ 13. Para os condutores de que trata o § 12, a imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina, para fins de contagem subsequente, os pontos já computados para a aplicação da penalidade.” (NR)

.....

“Art. 282. ....

§ 6º O prazo de que tratam os §§ 4º e 5º não será inferior a 60 (sessenta) dias, para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E.” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo dilatar o prazo para defesa da autuação, identificação do condutor e para apresentação de recursos e pagamento de multas de trânsito, para os condutores profissionais, notadamente os caminhoneiros.

Pelas características inerentes ao desempenho de suas funções, é comum que esses profissionais fiquem por longos períodos em viagens a trabalho, razão pela qual muitas vezes os prazos definidos na legislação são insuficientes para o pleno exercício do direito de defesa dos caminhoneiros. Por esse motivo, nossa proposta busca ampliar, de quinze para trinta dias, o prazo para que os motoristas profissionais habilitados nas categorias C, D ou E possam, a partir da notificação da autuação, exercerem o direito de defesa prévia da autuação.

Também o prazo, atualmente de 30 dias, para recurso contra aplicação da penalidade de multa, passa a ser de sessenta dias para os motoristas profissionais.

Aprimoramos também o sistema de pontuação na habilitação dos motoristas profissionais, a qual, quando atingida, leva à suspensão do direito de dirigir. Sem reduzir a segurança no trânsito, nossa proposta estabelece a flexibilização, porém vinculada à gravidade das infrações cometidas, de forma que se permita àqueles condutores que tenham menos ou não tenham infrações gravíssimas e graves, atingir maior pontuação.

Assinatura:

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado BOSCO COSTA



## **MEDIDA PROVISÓRIA nº 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 Nº (Do Deputado Marcelo Ramos)**

Dê se a seguinte redação ao artigo 3º da Medida Provisória nº882/2019, na forma que se segue:

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art..81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
*Gabinete do Deputado Marcelo Ramos*

.....  
**III - .....**

**V - .....**

**“Art. 82. ....**

.....  
**III – fornecer ao Ministério da Infraestrutura informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos trechos da infraestrutura rodoviária e hidroviária.**

.....  
**XVIII - .....**

**XIX - .....**

**XX – projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia para dragagem, derrocamento, sinalização de margem e balizamento nas hidrovias e em suas travessias, em portos organizados, em instalações portuárias de pequeno porte, em cais hidroviário popular e em estação hidroviária popular, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.**

Art. 4º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....  
**Art. 2º. Para os fins desta Lei, consideram-se:**

.....  
**VI - .....**

**a) Cais Hidroviário Popular (CHP): Estrutura aquaviária singular, de interesse público ou social, constituída por um ou mais berços de atracação, e utilizado para embarque e desembarque de passageiros, turistas e tripulantes com suas bagagens.**



*b) Estação Hidroviária Popular (EHP): Estrutura aquaviária singular, de interesse público ou social, constituída por um ou mais berços de atracação, e utilizado para embarque e desembarque de passageiros, turistas e tripulantes com suas bagagens, podendo conter área de turismo e lazer, tais como, pista de corrida, parques infantis, ponto de encontro comunitário, anfiteatro, quadra poliesportiva e calçadas.*

## **JUSTIFICATIVA**

Modificação no inciso III do artigo 82 da lei 10.233 de 05 de junho de 2011:

Com a edição da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, instituindo o Programa de Parceria de Investimentos (PPI), o DNIT pode, perfeitamente, exercer o papel de orientador e fornecedor de subsídios para apoiar a formulação de planos de outorgas do sistema hidroviário, considerando as restrições orçamentárias, cada vez mais crescentes, da capacidade financeira do Estado.

A incorporação das Administrações Hidroviárias pelo DNIT permitiu o seu fortalecimento no que diz respeito ao desenvolvimento da infraestrutura aquaviária, quanto ao exercício de atividades relacionadas ao acompanhamento, à fiscalização e ao controle, aos estudos e projetos de dragagem, sinalização, balizamento, bem como as obras destinadas à manutenção e operação das instalações portuárias públicas, além das eclusas.

O DNIT, seguramente, está credenciado, tanto técnica como administrativamente, em subsidiar formas de exploração do Transporte Hidroviário Interior (THI), por meio de reunião de informações estruturadas e atualizadas de múltiplas fontes.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
*Gabinete do Deputado Marcelo Ramos*

A garantia de navegação de embarcações no canal hidroviário a ser explorado deverá ser o principal papel do agente privado, quando as condições mínimas para navegação como a dragagem e contenção de margem devem ser asseguradas.

A rede de hidrovias brasileira é, atualmente, constituída de 29.000km de rios naturalmente navegáveis, dos quais apenas 8.500km encontram-se em uso comercial regular, destes, 5.700km estão na região da Amazônia. Este quadro pode ser alterado por meio de investimentos pela iniciativa privada, proporcionando, dentro de um horizonte reduzido de tempo a ampliação da rede hidroviária nacional para 44.000km, pelo menos.

A formulação de ações, conceitos e metodologias, por parte do DNIT, para subsidiar os planos de outorgas de hidrovias brasileiras visando identificar potenciais trechos, assim como os indicativos de requisitos jurídicos, institucionais, econômicos e técnicos, contribuirão para a tomada de decisão de forma segura e adequada.

- Modificação no inciso XX do artigo 82 da lei 10.233 de 05 de junho de 2011:

O texto apresentado nesta Medida Provisória para o inciso XX delimita as atribuições do DNIT a portos organizados, todavia, precisamos ampliar as ações do DNIT no setor aquaviário, não apenas nos portos organizados, atendendo assim a todas as necessidades no setor.

- Inclusão dos incisos (a,b) do inciso VI do artigo 2º da lei 12.815/2013:

As definições de Cais Hidroviário Popular (CHP) e de Estação Hidroviária Popular (EHP) adotada se encontram no glossário do DNIT e representam



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
*Gabinete do Deputado Marcelo Ramos*

o processo de **disseminação** dos terminais hidroviários de pequeno porte modernos e que **não possuem custos de operação**.

Principais benefícios:

- Maior agilidade e segurança às operações de embarque/desembarque;
- Garantir acessos duradouros e seguros aos serviços;
- Melhorar a acessibilidade às comunidades ribeirinhas;
- Proporcionar a ampliação do comércio regional, com consequente geração de riqueza à população local;
- Promover oportunidades de desenvolvimento ao turismo;
- Contribuir para a irradiação e interiorização do desenvolvimento regional.

Características:

- Localizada fora do porto organizado;
- Estrutura de interesse público ou social;
- Embarque e desembarque de passageiros, turistas e bagagens acompanhadas;
- Embarcações de navegação interior de pequeno porte;
- Áreas de lazer (pontos de encontro, parques, calçadas, quadras esportivas etc) – destinadas somente para os empreendimentos classificados como Estação Hidroviária Popular (EHP).

Esses empreendimentos representam benefícios à saúde dos ribeirinhos e turistas ao utilizarem instalações seguras, evitando precários e improvisados locais às margens dos rios para embarque e desembarque.

Sala das sessões, em \_\_\_\_\_ de 2019.

**Deputado Marcelo Ramos**  
**Vice-líder do PR**

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

Acrescente-se à Medida Provisória nº 882, de 03 de maio de 2019, onde couber, o seguinte dispositivo:

Art. 1º O § 4º do artigo 10 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"Art.10 .....

§ 4º .....

(...)

X – da Agricultura, Pecuária e Abastecimento."

## Justificativa

A nova composição do CONTRAN exige a participação de Ministros de Estado, de modo a torná-lo um colegiado de decisão de alto nível. O novo desenho proposto pelo Exmo. Sr. Presidente da República deixa claro o espectro abrangente que se propõe a dar às suas decisões. A importância dos temas a serem analisados pelo CONTRAN exige que a análise das matérias abrangidas pela sua competência seja vista pelos mais diversos ângulos. O texto original da MPV 882 demonstra esse espírito, na medida em que lista nove ministérios para a nova composição do órgão; também demonstra que a intenção é ter um órgão plural e completo, capaz de dar às decisões relacionadas ao transporte uma visão de todo. A pauta dos transportes rodoviários é cada vez mais presente do cotidiano do País. Neste contexto, é fundamental que o/a titular do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento tenha assento e voz no CONTRAN. A produção agrícola, força motriz da economia e responsável por grande parte da pauta de exportações do País, é quase toda escoada pelo transporte rodoviário, o que faz indispensável a presença do/a titular desta pasta no CONTRAN.

Sala da Comissão, em 09 de maio de 2019.

**Deputado Arnaldo Jardim  
Cidadania/SP**

## MEDIDA PROVISÓRIA N.º 882, DE 3.º DE MAIO 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.*

Suprime-se do art. 5º da MP 882 os dispositivos que alteram os artigos 14, 15, 16 e 16-A da Lei nº 13.334 de 13 de setembro de 2016:

**Art. 5º** A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**Art. 14.** ~~Fica o BNDES autorizado a constituir e participar do FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.~~

~~§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.~~

~~§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.~~

~~§ 6º~~

~~II - as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o caput;~~

.....  
 IV – os rendimentos de aplicações financeiras; e  
 .....

§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.

.....” (NR)

“Art. 15. O BNDES poderá ser contratado diretamente por órgãos e entidades da administração pública para prestar serviços técnicos profissionais especializados que visem à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização.

§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o caput poderá, nos termos previstos no contrato, incluir parcela fixa, parcela variável, vinculada ao êxito da licitação da parceria, ou a combinação de ambas.

§ 2º Na hipótese de êxito da licitação, a remuneração a que se refere o § 1º poderá ser paga pelo licitante vencedor.

§ 3º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)

“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do caput do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.

§ 1º Para empreendimentos ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos § 2º ao § 7º, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.

§ 2º O processo de colação de que trata o § 1º será realizado por meio de envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas

~~qualidades e atuação anterior em porte e complexidade equivalente ou superior ao objeto a ser contratado.~~

~~§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial ou em outro meio apto a lhe dar publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.~~

~~§ 4º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:~~

~~I – a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido ao BNDES incluir ou excluir consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;~~

~~II – o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;~~

~~III – ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II; e~~

~~IV – o BNDES definirá a proposta vencedora de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata o inciso III.~~

~~§ 5º O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.~~

~~§ 6º O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.~~

~~§ 7º O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 da Lei nº 13.303, de 2016, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no caput do art. 37 da Constituição.” (NR)~~

~~“Art. 16 A. Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:~~

~~I – consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou~~

~~II – profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.~~

~~§ 1º O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:~~

~~I – o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e~~

~~II – os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pelo BNDES, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.” (NR)~~

## JUSTIFICAÇÃO

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é um banco público federal que tem como objetivo o financiamento de longo prazo e investimento em todos os segmentos da economia brasileira. O BNDES tem o papel fundamental na atividade econômica brasileira funcionando como entidade que compõe a administração pública indireta.

Entende-se como fundamental um país com nível de inserção econômica internacional como o Brasil ter um banco público que cumpra o papel de estratégico que visa possibilitar o investimento de longo prazo ademais em decorrência da atual situação de desaceleração econômica.

Colocado isso, o papel do BNDES não deve ser de desmonte e de desestatização da economia brasileira, por serem funções que agravariam a crise econômica, por trazer maior grau de incerteza à atividade doméstica.



Deputado **IVAN VALENTE**

Líder do PSOL



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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 ADITIVA Nº

O art. 2º da MP nº 882, de 3 de maio de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 10-B e Parágrafo único:

**“Art. 10-B. Poderão participar de todas as reuniões do Contran, sem direito a voto, mas com direito a voz, independentemente de convite, 2 (dois) parlamentares da Câmara dos Deputados e 2 (dois) parlamentares do Senado Federal que sejam membros das comissões temáticas permanentes ligadas ao trânsito e transporte mediante a indicação feita pelos presidentes das respectivas casas.”**

**Parágrafo único - Em seus impedimentos e suas ausências, os parlamentares da Câmara dos Deputados e os parlamentares do Senado Federal poderão ser representados por secretário parlamentar (SP) devidamente lotado no respectivo gabinete.**

### Justificativa

A presente emenda tem como objetivo possibilitar a efetiva participação dos representados do Poder Legislativo nas reuniões do Contran.

Sala das Comissões, em

**Eli Corrêa Filho  
Deputado Federal**



**EMENDA N° -**  
(à Medida Provisória nº 882, de 2019)

Insira-se na Medida Provisória nº 882, de 2019, o seguinte art. 6º, renumerando-se os demais:

**Art. 6º.** A Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

**“CAPÍTULO III-A  
DAS PARCERIAS GARANTIDAS POR REPASSES  
DA CIDE-COMBUSTÍVEIS**

**Art. 8º-A** Sem prejuízo dos instrumentos previstos nos arts. 6º e 8º desta Lei e observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal, as obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada relativas a programas de infraestrutura de transportes podem ser garantidas mediante vinculação de receita da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível (CIDE-Combustíveis) prevista no art. 177, § 4º, da Constituição Federal.

§ 1º As receitas vinculadas na forma do *caput* desempenham as funções de fonte de custeio e de garantia da contraprestação da Administração Pública na parceria público-privada.

§ 2º Para a adoção do instrumento previsto no *caput* é indispensável a contratação de verificador independente, remunerado na forma prevista no respectivo contrato.

§ 3º Na hipótese do *caput*, a parcela vinculada deve ser depositada em conta bancária específica relativa ao contrato de parceria até o valor do somatório das contraprestações de cada ano do contrato vigente.

§ 4º O valor vinculado deve ser repassado ao parceiro privado após a liquidação de cada etapa de vencimento financeiro do contrato, observado o cronograma de pagamento das contraprestações e só após a aprovação mensal do Quadro Interno de Desempenho (QID) pelo verificador independente.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

§ 5º Fica vedada a transferência à Administração Pública dos valores depositados na conta bancária vinculada, salvo se houver inadimplemento definitivo da obrigação pelo contratado ou sua concordância.

§ 6º Enquanto não liquidada a obrigação, os valores depositados em conta bancária vinculada mantêm a impenhorabilidade inerente aos bens públicos e permanecem em afetados à satisfação da obrigação e o seu papel garantidor de eventual contrato de financiamento.

§ 7º Para fins de levantamento dos valores depositados em conta bancária vinculada ou de transferência desses valores à Administração Pública, a liquidação de cada etapa do contrato ou a inexecução contratual devem ser atestadas por verificador independente.”

## **JUSTIFICAÇÃO**

Sabe-se que um dos principais entraves à efetivação das parcerias público-privadas (PPPs) na área de infraestrutura nos Estados e nos Municípios é a inconstância de recursos orçamentários, em fluxo constante, que suportem essas operações. Os instrumentos hoje disponíveis deixam a desejar, em especial quanto a estruturas de garantias adequadas que sejam flexíveis e, principalmente, elegíveis junto aos agentes financeiros.

Ao longo dos últimos anos, o exame factual de como tem sido utilizado o mecanismo das PPPs nesse setor tem revelado uma performance modesta, muito aquém das necessidades do país. Isso ocorre, na maioria das vezes, pela falta de condição de parceiros privados em sentirem-se seguros quanto a capacidade de Estados e Municípios honrarem com as suas obrigações e quanto o oferecimento de garantias.

É por conta disso que defendemos utilizar parte do fluxo de recursos e de repasses da CIDE como forma de pagamento de contraprestações e, ao mesmo tempo, como garantia das parcerias, com vistas a ampliação do mecanismo das PPPs no setor de infraestrutura e de transportes.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

É preciso lidar e superar um arco de restrições que ainda impera na administração pública de modo que tenhamos uma nova *práxis*, mais criativa, no uso desses recursos. É forçoso reconhecer que ainda não se promoveu na administração pública do país, na prática, a transição completa do modelo burocrático para os paradigmas da administração gerencial: muitos gestores (inclusive por fundado temor de excessos de alguns órgãos de controle) evitam tomar qualquer medida, ainda que lícita, benéfica e eficiente, por “falta de previsão legal”.

Assim, para dar segurança jurídica e, inclusive, estimular a adoção desse mecanismo, é que apresentamos esta emenda com a finalidade de criar um capítulo específico na Lei das PPPs para disciplinar que os recursos oriundos da CIDE possam ser utilizados como fluxo de contraprestações e, ao mesmo tempo, como mecanismo garantidor.

No modelo que se propõe, os recursos correspondentes aos pagamentos periódicos ao contratado constituirão parcela vinculada dos recursos oriundos da Contribuição tanto pela União, como por Estados e Municípios, no que toca aos repasses obrigatórios. Tudo isso, claro, desde que no interesse da respectiva administração.

Assim, o poder público, ao receber os recursos (originais ou advindos de repasse compulsório), poderá fazer a opção de reservar uma parcela, a qual deverá ficar, por assim dizer, retida e administrada pela instituição financeira, a fim de ser destinada ao parceiro privado, *obedecido o cronograma contratual de pagamento e à medida que o Poder Público realize a liquidação*.

Para melhor condução da gestão desses contratos, prevê-se a existência de verificador independente para cada contrato, a ser remunerado na forma prevista no contrato de parceria, e que atestará a consecução dos objetivos pelo parceiro privado.

Com essa modificação, haverá ganhos não apenas de segurança jurídica, mas também é esperado significativo incremento do nível de investimentos pelos parceiros privados no âmbito da infraestrutura e dos transportes. Aliado a isso, haverá mobilização de capital em montante muito superior ao que o Poder Público poderia aportar via orçamento, mas, desta feita, com a garantia de pagamento, com base em valor referente à CIDE.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

Não há, ademais, impacto financeiro ou orçamentário na emenda proposta, uma vez que a garantia já é o próprio meio de pagamento do contrato, e se baseia única e exclusivamente na opção da administração em destinar parte dos recursos da CIDE para este fim.

Sala da Comissão,

**Senador ANTONIO ANASTASIA**



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA  
\_\_\_\_/\_\_\_\_/2019

MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019

### TIPO

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

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PR	PR	01/02

### EMENDA (ADITIVA)

**Inclua-se** no que couber o seguinte artigo renumerando-se os demais:

**Art. 1º** Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para substituir o termo “agente de trânsito” por “agente da autoridade de trânsito”.

**Art. 2º** O art. 69 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 69 .....  
.....  
II - .....  
.....  
b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente da autoridade de trânsito interrompa o fluxo de veículos;” (NR)

**Art. 3º** O art. 87 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 87 .....  
.....  
VI - gestos do agente da autoridade de trânsito e do condutor.” (NR)

**Art. 4º** O art. 89 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 89 .....  
.....  
I - as ordens do agente da autoridade de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;” (NR)

**Art. 5º** O art. 262 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 262 .....  
.....  
§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente da autoridade de trânsito deverá, desde

*logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.” (NR)*

**Art. 6º** O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 280 .....

.....

*§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente da autoridade de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.” (NR)*

**Art. 7º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Este projeto objetiva tornar o texto igual para a denominação do agente da autoridade de trânsito conforme obriga a a Lei Complementar 95/98 que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona”.

A Lei 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, apresenta, em 5 (cinco) dos 341 (trezentos e quarenta e um) artigos, o termo “agente de trânsito” quando buscava tratar daquele que realiza a fiscalização de trânsito, ou seja “agente da autoridade de trânsito”.

Proponho o ajuste na redação da Lei 9.503/97 a fim de se ter precisão na redação e evitar confusão entre termos que expressam ideias semelhantes, na forma como determina a Lei Complementar 95/98, como segue

### **CAPÍTULO II**

#### **DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS**

##### **Seção II**

###### **Da Articulação e da Redação das Leis**

.....

**Art. 11.** As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:

I - .....

.....

**II - para a obtenção de precisão:**

a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;

b) expressar a ideia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico; . (g.n.)

Assim, o termo que expressa essa mesma ideia está definido no Anexo I do CTB que trata dos conceitos e definições da Lei, apresenta apenas a definição de “agente da autoridade de trânsito” assim descrito: AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Portanto, da leitura dos cinco artigos que propomos alteração, observa-se que o objetivo era tratar do agente de trânsito autuador, ou simplesmente “agente da autoridade de trânsito” que está grafado corretamente no CTB mais 14 (catorze) vezes. Em muitos artigos há ocorrência do termo correto como encontramos nos artigos 176, 177, 195, 205, 220, 238, 239, 269 e 280 do CTB.

Necessário mencionar que os profissionais de trânsito dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios são responsáveis pela sinalização e organização das vias e correspondente compromisso na educação para o trânsito, engenharia de tráfego, orientação e fiscalização dos condutores, pedestres e demais usuários das vias terrestres, bem como outras atividades operacionais e administrativas previstas na legislação de trânsito, merecendo a devida valorização pelo seu empenho e dedicação na redução de mortes no trânsito. Portanto, com atuação mais abrangente que os agentes da autoridade de trânsito, os quais têm a função definida no Código de Trânsito Brasileiro relacionada à fiscalização, controle e operação de trânsito; cargo específico para a fiscalização com a ostensividade do Estado.

Nesse ponto lembramos que ocorreu o nascimento constitucional da expressão “agentes de trânsito” quando da promulgação da Emenda Constitucional n. 82/2014 que acrescentou o § 10 no artigo 144 da Constituição da República resultando no seguinte conteúdo:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

(...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - comprehende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (NR)

Este Congresso Nacional, ao fixar na Lei Maior que a segurança viária comprehende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito e a competência para exercê-la é das instituições de trânsito e seus agentes, trouxe amplitude ao termo “agentes de trânsito” e com isso tornou-se gênero do profissional de trânsito, do agente público de trânsito. Também por isto não cabe, em texto legal-normativo, trazer expressões diferentes para apontar a mesma atividade, função ou ação.

Enfim, por entender que a LC 95/98 precisa ser observada para a correta redação legislativa e que a alteração desses cinco artigos do CTB trará melhor sentido e significado ao termo, solicito aos meus Nobres Pares que estejam empenhados pela aprovação deste projeto de Lei.

Portanto, requeiro a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em 09 de maio de 20197.

**CHRISTIANE YARED**  
**PR-PR**

**EMENDA N° - CM**

(à MPV nº 882, de 2019)

Art. 1º Altere-se na Medida Provisória 882 de 3 de maio de 2019, as disposições que se seguem, as quais passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º .....

III - articulação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, para fins de *compliance* com a defesa da concorrência; e

.....”

“Art. 7º .....

§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame, e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes e os **Presidentes de instituições financeiras federais**.

.....”

**“CAPÍTULO V**

**DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS**

.....

Art. 14. ....

.....

§ 10 Ficam as demais **instituições financeiras federais autorizadas a participar do FAEP e de outros fundos que tenham a mesma finalidade**.

.....”

“Art. 16-B. O regime de contratação previsto neste Capítulo se aplica às demais **instituições financeiras federais que participarem do FAEP ou de outros fundos que tenham a mesma finalidade**.

.....”

Art. 2º Revoguem-se os incisos VIII, IX e X do art. 7º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

## JUSTIFICAÇÃO

A criação do Programa de Parceria de Investimentos - PPI foi um inegável avanço para o fortalecimento institucional e do ambiente de negócios no país. A bem sucedida carteira de projetos entregues nos últimos anos e os expressivos investimentos decorrentes são provas incontestes da eficiência do programa, o que resultou na sua manutenção da estrutura do Governo, mesmo diante da ampla reforma administrativa implementada logo no início do mandato do Presidente Bolsonaro.

A Medida Provisória 882, de 2019, entre outras disposições, fortalece o PPI e lhe confere novas e adequadas atribuições, a fim de bem exercer o seu papel, bem como institui avançado mecanismo de contratação de estudos, necessários à modelagem de novos projetos. São medidas importantes e que reforçam o compromisso com a qualidade dos projetos a serem colocados no mercado e conferem celeridade e, mais uma vez, prestigiam a qualidade na contratação de tais estudos.

Não obstante os acertos, percebo, na ocasião, a oportunidade de promover alguns ajustes e aperfeiçoamentos, particularmente no que se refere-se à composição e à representatividade do Conselho do PPI e às instituições habilitadas a contratar estudos no formato ora proposto.

No que toca à representatividade do Conselho do PPI, cumpre ressaltar que, de sua atuação, emana o assessoramento direto ao presidente, por meio da proposição de definição de políticas federais de longo prazo e qualificação de parcerias de empreendimentos públicos federais de infraestrutura, assim como de obras e serviços de engenharia de interesse estratégico para o investimento, perpassando também políticas federais de fomento de Estados, Distrito Federal e Municípios.

Desse contexto, entende-se relevante que o assessoramento ao presidente seja realizado apenas pelos seus ministérios setoriais, a quem compete efetivamente a elaboração e proposição de políticas públicas, e, mais relevante, que por seus resultados se responsabilizam perante a sociedade.

Nesse sentido, em que pese a formação original do CPPI já considerasse a presença de instituições financeiras públicas em sua composição, dado o papel histórico na estruturação de projetos de desestatização, como é o caso do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e, mais recentemente, da Caixa Econômica Federal – Caixa e do Banco do Brasil - BB, a participação de tais instituições em órgão de assessoramento direto ao presidente, a meu ver, extrapolam o limite de suas atribuições.

Ademais, um cenário em que 3 dos 10 votos possíveis do Conselho são ofertados para que instituições financeiras decidam sobre políticas públicas conflita com a competência

atribuída aos Ministérios, legitimados para formular as políticas públicas do Governo e, de outra sorte, os afasta de responsabilidade por sua atuação, dado que ela se dá de forma compartilhada com entes cuja atuação pode suscitar conflito de interesses em casos concretos que vislumbrem interessantes para seu perfil de negócios, em detrimento da melhor escolha para o interesse público.

Ora, em um país que escolhe viver um novo marco democrático, nada mais adequado que atribuir a definição das políticas públicas a quem de direito, sem possibilidade de que se escusem de sua fundamentação e que por elas sejam cobrados e, eventualmente, responsabilizados. Não parece caber, nesse novo cenário, atuação de entes cujo conflito de interesse possa contaminar o processo decisório presidencial ou fazer esvaecer as escolhas dos ministros responsáveis por suas pastas.

Com efeito, a previsão de contratação diretamente pelo BNDES de estudos qualificados no âmbito do PPI culmina com a evidência de conflito de interesses no seu papel de estruturador e de agente formulador de políticas públicas, enquanto membro do CPPI.

Desse modo, proponho excluir as instituições financeiras do CPPI, no qual gozam de direito de voto, sem prejuízo de sua participação nas reuniões do Conselho, enquanto convidados, sem direito a voto.

De outra parte, considerando a carência do país na estruturação de projetos nas mais diversas áreas de infraestrutura, inclusive no tocante às atividades conferidas aos entes subnacionais, restringir a contratação de estudos ao BNDES pode ser um limitador dos avanços que os mecanismos de contratação instituídos pela MP 882 vem propiciar para a estruturação de projetos de infraestrutura, como é o caso de projetos de iluminação pública e de saneamento básico.

Nesse sentido, proponho estender os mecanismos de contratação de estudos previstos na referida medida provisória, bem como o acesso ao Fundo de Apoio a Estruturação de Parceria – FAEP também à Caixa e ao BB, preservado o papel do BNDES de administrador, gestor e representante judicial e extrajudicial do referido fundo.

Por fim, sugiro a adequação do inc. III art. 6º, para substituir a referência à extinta Secretaria de Acompanhamento Econômico pela Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia que hoje exerce as suas atribuições.

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 882 DE 03 DE MAIO 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 SUPRESSIVA N°  
(Do Dep. Mauro Nazif)**

Suprime-se o inciso IV, do § 1º, do Art. 1º, da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016 da proposição em epígrafe.

**JUSTIFICAÇÃO**

As obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico envolvem questões relativas à autonomia e soberania nacionais, não devendo fazer parte de um programa de parcerias de investimentos com a participação massiva de setores privados, transnacionais e multinacionais.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

**Dep. Mauro Nazif  
PSB/RO**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 882 DE 03 DE MAIO 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°  
(Do Dep. Mauro Nazif)**

O § 3º do Art. 16, da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, da proposição em epígrafe, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“Art. 16 .....**

**.....  
§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial, o interesse em obter propostas adicionais, conforme legislação sobre a matéria em vigor.”**

**JUSTIFICAÇÃO**

O princípio da publicidade, e seu regramento claro, é um dos pilares basilares da Administração Pública, conforme disposto no art. 37 da nossa Magna Carta, em harmonia com os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade e eficiência. Faz-se mister a garantia do

acesso à informação em qualquer processo de consulta, escolha ou contratação por parte de entes da administração pública.

Pelo exposto, acredo estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Modificativa da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

**Dep. Mauro Nazif**  
**PSB/RO**



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 06.05.2019	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 03/05/2019</b>			
	Autor <b>Deputado ELIAS VAZ – PSB/GO</b>	Nº DO PRONTUÁRIO		
<b>1. □ SUPRESSIVA   2. □ SUBSTITUTIVA   3. □ MODIFICATIVA   4. ■ ADITIVA   5. □ SUBSTITUTIVO GLOBAL</b>				
<b>PÁGINA</b>	<b>ARTIGO</b>	<b>PARÁGRAFO</b>	<b>INCISO</b>	<b>ALÍNEA</b>
		TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		

Dê-se a seguinte redação ao artigo 109 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo artigo 2º da Medida Provisória nº 882/2019:

“Art. 109. O transporte de carga no interior de veículos destinados ao transporte de passageiros deve ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, exceto quando não bloquearem a visibilidade do condutor e não oferecerem riscos aos ocupantes.

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 1997, “institui o Código de Trânsito Brasileiro”. Assim, com o objetivo de aperfeiçoar o Código Brasileiro de Trânsito – CTB, no tocante ao transporte de bagagens do interior do veículo, a proposta pretende deixar mais clara a legislação de trânsito nesse sentido.

A medida se mostra necessária para que o bom senso e a lei possam andar juntos, dando ao motorista a possibilidade de carregar dentro do veículo destinado ao transporte de passageiros, objetos que não ofereçam nenhum risco aos ocupantes, bem como não bloqueiem a visibilidade do condutor.

Ao analisarmos o exemplo do acondicionamento de bagagens no interior de aeronaves, temos como regra geral que o objeto deve ir no compartimento fechado. Porém, a depender da carga, ela pode ser transportada em baixo dos assentos.

A Resolução CONTRAN nº 349 de 17 de maio de 2010, tem por objetivo regulamentar o transporte eventual de cargas, como reza o art. 109 do CTB. Mas existe uma enorme dificuldade de entender o que diz a resolução e a interpretação dos órgãos de fiscalização.

No meio de toda essa situação se encontra o cidadão comum, que na grande maioria não sabe como proceder, pois a norma não é clara, e fica sujeito a receber multa além dos pontos na carteira.

Diante das razões apontadas, convoco os nobres pares a apoiarem a presente emenda.

Sala da Comissão, 6 de maio de 2019.

**Deputado ELIAS VAZ**

**PSB/GO**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

Autor Sr. Rogério Correia	Partido PT
------------------------------	---------------

1. <u>XX</u> SUPRESSIVA	2. __ SUBSTITUTIVA	3. __ MODIFICATIVA	4. __ ADITIVA
-------------------------	--------------------	--------------------	---------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Suprime-se o inciso IV do art. 1º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A MPV 882 incluiu dispositivo subjetivo e genérico para as conceituações de obras de infraestrutura, abrangidas pela atual lei nº 13.334/2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimento - PPI. Dessa forma, a proposição estabelece que obras e serviços de engenharia considerados de “interesse estratégico” podem ser incluídos nos procedimentos especiais de contratação no âmbito do PPI, sem uma definição clara e objetiva dos critérios de elegibilidade para essa classificação. Dessa forma, se mantida a proposta, haveria uma ampla extensão nas situações sob as quais se poderiam abrigar justificativas para incluir condições especiais nos projetos de obras ou serviços infraestrutura, prejudicando, em última análise, os principais objetivos de priorização das políticas públicas de incentivos governamentais.

**PARLAMENTAR**

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**  
PT/MG

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

<b>Autor</b> Sr. Rogério Correia	<b>Partido</b> PT
-------------------------------------	----------------------

<b>1. __ SUPRESSIVA</b>	<b>2. __ SUBSTITUTIVA</b>	<b>3. _XX_MODIFICATIVA</b>	<b>4. __ADITIVA</b>
-------------------------	---------------------------	----------------------------	---------------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Altera o art. 5º da MPV 882/2019, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 5º A lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....  
“Art. 5º. Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos prioritários junto a todos os agentes públicos na esfera administrativa da União”. (NR)

.....

**JUSTIFICAÇÃO**

As alterações estabelecidas pelo art. 5º da MP 882/2019 representam, a nosso ver, uma ampliação da intervenção do PPI – Programa de Parceiras de Investimentos em esferas de competência administrativa de estados, municípios e Distrito Federal. Dessa forma, é essencial que essas medidas sejam restritas de forma conveniente aos âmbitos da administração federal, principalmente por se tratarem de facilitações aos processos de desestatização e venda do patrimônio público.

**PARLAMENTAR**

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**  
PT/MG

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

Autor Sr. Rogério Correia	Partido PT
------------------------------	---------------

1. <u>XX</u> SUPRESSIVA	2. __ SUBSTITUTIVA	3. __ MODIFICATIVA	4. __ ADITIVA
-------------------------	--------------------	--------------------	---------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Suprime-se o art. 7º-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A MP nº 882/2019 inclui um dispositivo na Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016, que subverte a organização coletiva do processo decisório no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Com esse artigo, a atribuição deliberativa do colegiado formado por 10 ministros de Estado e altas autoridades da administração federal fica efetivamente comprometida. A proposição pretende elevar o Ministro da Secretaria de Governo da Presidência da República, em conjunto o Ministro da pasta setorial, como instância decisória, em casos de urgência, para a definição dos projetos e serviços prioritários para a desestatização ou oferta em rodadas de concessões.

Dessa forma, propomos que seja suprimido esse artigo, retornando o formato adequado de plena decisão colegiada para a decisão dos projetos prioritários no âmbito do PPI.

**PARLAMENTAR**

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**  
PT/MG

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

Autor Sr. Rogério Correia	Partido PT
------------------------------	---------------

1. <u>XX</u> SUPRESSIVA	2. __ SUBSTITUTIVA	3. __ MODIFICATIVA	4. __ ADITIVA
-------------------------	--------------------	--------------------	---------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Suprimam-se os incisos IV, VII, VIII, X e XV do art. 8º-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016, instituiu, junto com o Programa de Parcerias de Investimento – PPI, uma secretaria especial para coordenar, monitorar e supervisionar as ações no âmbito do programa. Com a edição da MP 882/2019, as atribuições dessa secretaria especial foram estendidas e passaram a conter competências que, em nossa avaliação, ultrapassam as atribuições ordinárias do programa instituído pela referida Lei. Dessa forma, propomos a extinção dessas competências julgadas interferentes aos objetivos do PPI, os quais se sobrepõem a atribuições de variados órgãos da administração federal.

**PARLAMENTAR**

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**  
PT/MG



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

## MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019

Autor Rogério Correia	Partido PT
--------------------------	---------------

1. <u>XX</u> SUPRESSIVA	2. __ SUBSTITUTIVA	3. __ MODIFICATIVA	4. __ ADITIVA
-------------------------	--------------------	--------------------	---------------

## TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprime-se o art. 5º da MPV 882/2019.

## JUSTIFICAÇÃO

A proposta do art. 5º da MP 882/2016 estabelece uma remodelagem conceitual para a elegibilidade de obras e serviços incluídos no Programa de Parcerias de Investimento, instituído pela Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016. Altera de igual forma a estrutura e atribuições da Secretaria Especial do PPI, além de reestruturar a aplicação dos recursos do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP. Essas reformulações, segundo a exposição de motivos do governo federal que acompanham a MP, visam acelerar as privatizações e concessões na área de infraestrutura, facilitando a venda de patrimônio das empresas públicas e a desestatização de serviços essenciais à população. Não há, na documentação que acompanha a medida provisória, qualquer justificativa mais detalhada sobre o impacto regulatório dessas alterações, principalmente nas condições de elegibilidade das obras e serviços a serem ofertados à iniciativa privada.

Assim, entendemos que é essencial que essas medidas sejam amplamente debatidas no Congresso Nacional por meio da edição de projeto de lei, que possibilite um amplo debate sobre a conveniência da ampliação do processo de desestatização e da extensão da aplicação do programa de venda do patrimônio público.

PARLAMENTAR

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**  
PT/MG

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

Autor Sr. Rogério Correia	Partido PT
------------------------------	---------------

<b>1. __ SUPRESSIVA</b>	<b>2. __ SUBSTITUTIVA</b>	<b>3. __ MODIFICATIVA</b>	<b>4. __ ADITIVA</b>
-------------------------	---------------------------	---------------------------	----------------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Altera o art. 5º da MPV 882/2019, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 5º A lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....  
“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, na forma da legislação vigente, conforme o disposto nos incisos III e IV do *caput* do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016. (NR)

.....  
“Art. 16-A. O BNDES poderá contratar os serviços técnicos previstos no art. 16 para a viabilização de empreendimento com:

.....  
Parágrafo único O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa, nos termos do art. 72 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993” (NR).

**JUSTIFICAÇÃO**

Com a edição da MP nº822/2019, a contratação de estudos e projetos destinados a desestatizações e concessões de obras e serviços públicos passa a contar com um processo simplificado de contratação, praticamente na modalidade de carta-convite. No entanto, como tais serviços se destinam basicamente a estudos de modelagens prévias para venda de patrimônio público, entendemos que a escolha dos agentes que se dedicarem a esses estudos de desestatização devem necessariamente obedecer aos critérios de licitação pública já existentes e consagrados na Lei 8.666/1993.

**PARLAMENTAR**

Deputado **ROGÉRIO CORREIA**  
PT/MG

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 03 DE MAIO 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 Nº**

**(Da Dep. Rosana Valle)**

O *Parágrafo único* do art. 13-A da proposição em epígrafe, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“Art. 13-A .....**

**Parágrafo único. A audiência pública a que se refere o *caput* deverá acontecer nos locais de implantação dos contratos de parceria, objetivando consulta da população interessada.”**

### **JUSTIFICAÇÃO**

Audiência pública é uma reunião pública, transparente e de ampla discussão em que se vislumbra a comunicação entre os vários setores da sociedade e as autoridades públicas. Não objetiva a consensualidade, pois, devido ao leque de enjeitos sociais, os setores da sociedade civil podem divergir, sendo importante o uso do princípio do contraditório. A audiência pública é uma forma de promover a participação popular no

processo de decisão sobre a coisa pública. Com isso, poder-se-ia atribuir à coletividade a responsabilidade de decidir sobre aquilo que é de interesse coletivo. No entanto, quem toma as decisões é a autoridade, sendo a audiência um instrumento de consulta sobre a vontade da população que será afetada pela implantação do projeto em questão.

Para que a Audiência tenha legitimidade e efetiva participação dos interessados, faz-se mister que o local seja a área da futura implantação dos contratos de parceria.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

**Dep. Rosana Valle  
PSB/SP**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 882 DE 03 DE MAIO 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 SUPRESSIVA N°  
(Da Dep. Rosana Valle)**

Suprime-se o inciso VIII do Art. 8º-A da proposição em epígrafe, renumerando-se os demais.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Resolução Conama nº 237/97 define Licença Ambiental como sendo: "ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental". Ressalta-se que a licença ambiental é ato discricionário, diferenciando-se da licença administrativa que constitui ato vinculado.

Ao analisar a Constituição Federal, no que tange à matéria ambiental (art. 225 da CF), conclui-se que há uma presunção relativa de que toda atividade é causadora de impacto ao meio ambiente, razão pela qual é necessário que o proponente do projeto, no

ínicio do licenciamento, apresente ao órgão público licenciador, o Relatório de Ausência de Impacto Ambiental, que será analisado e servirá de base para que se determine se a atividade é causadora de significativo impacto ambiental. Se for, será necessária a execução do EIA/RIMA. Se não for, o empreendedor poderá requerer a licença prévia. Sendo assim, **não cabe** à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimento, qualquer tipo de ingerência no processo de solicitação da Licença junto aos órgãos competentes, conforme determinação clara exarada da legislação sobre a matéria.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

**Dep. Rosana Valle**

PSB/SP

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 882 DE 03 DE MAIO 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 SUPRESSIVA N°  
(Da Dep. Rosana Valle)**

Suprime-se o Art. 7º-A, com seu respectivo *Parágrafo único*, da proposição em epígrafe.

**JUSTIFICAÇÃO**

Ter a prerrogativa de deliberar sobre assuntos de urgência e relevância *ad referendum* do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI, do Ministro Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República em conjunto com o Ministro titular da pasta setorial correspondente, é retirar o caráter democrático de deliberação e troca de posturas e posicionamentos técnicos de um Colegiado que tem competências estratégicas para definição de políticas públicas no bojo do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

Pelo exposto, acredito estar plenamente justificada a apresentação da presente Emenda Supressiva da proposição em comento. Solicito, pois, apoio dos nobres Pares para aprovação da iniciativa em epígrafe.

Sala das Sessões, em

**Dep. Rosana Valle  
PSB/SP**



**EMENDA N° - CMMMPV**  
(à MPV nº 882, de 2019)

Insira-se a seguinte alteração ao § 2º do art. 7º da Lei nº 13.334, de 2016, à redação proposta pelo art. 5º da Medida Provisória nº 882, de 2019:

**Art. 5º** .....

“**Art. 7º** .....

.....

§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame, as confederações nacionais patronais setoriais e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes.

.....” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

Deve-se reconhecer a importância da Confederação Nacional de Transportes (CNT) no desenvolvimento do setor, tão importante para a economia nacional. Como coordenador da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), considero fundamental a participação daquela entidade nos processos de harmonização das políticas nacionais e setoriais de transportes a serem submetidos ao Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI).

Os estudos, as pesquisas, e as análises temáticas realizados pela CNT, bem como aqueles elaborados pelas demais confederações nacionais patronais, são ferramentas bastante úteis para a tomada de decisões de caráter estratégico para o desenvolvimento do país a cargo do CPPI.

Essa é a razão por que apresentamos a presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



**MEDIDA PROVISÓRIA N° 882, DE 2019**

**EMENDA N° \_\_\_\_\_**

Inserir Art. 5-A e Art.5-B e incisos no Art. 6º da Medida Provisória n.º 882, 04 de maio de 2019, para vigorar com a seguinte redação:

Art. 5-A Fica extinta a Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, criada pela Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012.

§ 1º. A União poderá ceder a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. servidores efetivos e empregados permanentes que estejam em exercício na Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL na data de publicação desta Medida Provisória, independentemente do exercício de cargo em comissão ou de função de confiança.

§ 2º A cessão de que trata o § 1º será sem ônus para o cessionário até 31 de dezembro de 2019 e com ônus para o cessionário a partir de 1º de janeiro de 2020.

§ 3º Aos servidores e empregados públicos cedidos na forma do § 1º são assegurados todos os direitos e as vantagens a que façam jus no órgão ou na entidade de origem, considerado o período de cessão, para todos os efeitos da vida funcional, como efetivo exercício no cargo ou no emprego que ocupe no órgão ou na entidade de origem.

§ 4º A avaliação institucional dos servidores cedidos na forma prevista no § 1º será a do órgão ou da entidade de origem.

Art. 5-B Na data de que trata o § 2º do art. 5-A, ficam transferidos para a Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão os cargos em comissão e as funções de confiança alocados na Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL e seus ocupantes ficam automaticamente exonerados ou dispensados.

Art.6º.....  
.....



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

V - Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Em 2011, por força da Lei 12.404, de 4 de maio de 2011, foi criada a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV que pela lei 12.404, de 4 de maio de 2011 foi renomeada para Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, e teve ampliação de suas competências.

É importante ressaltar que, os objetivos da ETAV nunca foram alcançados: a viabilização de Trens de Alta Velocidade no Brasil. Na criação da EPL, foram ampliadas as seguintes competências, conforme art. 3º da lei 12.743/2012:

I - planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias; e

II - prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aerooviário.

Na exposição de motivos da Medida Provisória 882/2019 o Ministro da Infraestrutura aponta que para corrigir distorções, está realocando atribuições executórias nas autarquias especializadas: DNIT, com transporte terrestre e que, nesta Medida Provisória absorveu a questão aquaviária; Infraero, com o transporte aéreo e Valec, com o transporte ferroviário.

Portanto, faz-se mister corrigir tal distorção, buscando imediata realocação das citadas competências em órgão com expertise para tal atividade: o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. A modificação em questão é premente justifica-se considerando as enormes



**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

demandas da infraestrutura de transportes nacional, que precisa de um Ministério que se concentre na formulação de políticas públicas que orientarão a expansão de seus setores tutelados.

Nesta exposição ficou evidente que para o Ministério da Infraestrutura a autarquia especializada para o setor ferroviário é a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

Como exemplo de governança de transportes podemos citar o Governo Australiano, que possui um Departamento de Infraestrutura, Desenvolvimento Regional e de Cidades que desenvolve programas de infraestrutura de transportes e o que fica claro é que trata-se de instituição com foco em estratégias, seja de o que está planejado para as próximas décadas (o Transporte Australiano já possui planejamento para 2030 com projeções para 2040), seja as estratégias e regras de parcerias de colo alcançar aquelas metas.

Existe uma lógica de pensar infraestrutura como ‘portfólios’: combinação de projetos que possuem resultados melhores do que pensados sozinhos. Outra coisa é que todos projetos são elaborados com ‘*Planning and Delivery*’, ou seja: planejamento não é só algo macro, mas até a forma de como essa obra vai ser entregue deve ser planejada.

Neste sentido, visto que o objetivo da MP 882/2019 é harmonizar os órgãos ligados ao Ministério de Infraestrutura é válido propor o fim da EPL e que seus quadros sejam absorvidos pela Valec.

Desta forma, com base em todos os argumentos apresentados, solicitamos a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, de de 2019.

**Deputado VINICIUS POIT**



## **EMENDA MODIFICATIVA Nº (Medida Provisória nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o Artigo 2º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, observado o disposto no art. 282-A. (NR)

§ 1º A notificação devolvida ou não entregue por desatualização do cadastro do proprietário do veículo ou do infrator será considerada válida para todos os efeitos. (NR)

.....

“Art. 282-A. O proprietário de veículo e o condutor habilitado deverão manter cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, na forma regulamentada pelo CONTRAN, para efeitos de notificação eletrônica. (NR)

§ 1º A notificação eletrônica prevista no caput, deverá ser obrigatória, no prazo não inferior a dois anos, na forma regulamentada pelo CONTRAN. (NR)

§ 2º O CONTRAN estabelecerá calendário para registro e atualização de cadastro dos proprietários de veículos e condutores habilitados, para fins de cumprimento do disposto no parágrafo anterior. (NR)



§ 3º O proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado trinta dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico. (NR)

§ 4º O sistema previsto no caput será certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

§ 5º Até o cumprimento do prazo estabelecido no § 1º do art. 282-A, a notificação poderá ser expedida por remessa postal.

"Art. 284. ....

§ 1º Caso o infrator opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....

§ 5º Até o cumprimento do prazo estabelecido no § 1º do art. 282-A, o infrator poderá optar pelo sistema de notificação eletrônica, se disponível, conforme regulamentação do Contran."

"Art. 320. ....

.....

§ 3º Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito terão acesso, por meio eletrônico e em tempo real, às informações necessárias ao exercício de suas atividades regulares, disponíveis em sistema ou banco de dados dos demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, vedada a exigência de qualquer contraprestação." (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

As propostas de alterações trazidas ao processo de notificação, dispostas nos Artigos 282 e 282-A do CTB visam em um primeiro momento fazer com que a forma de notificação seja regulamentada pelo CONTRAN, uma vez que hoje, cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito - CTB o utilizando critérios e regras diferentes. No segundo momento a alteração visa



modernizar o procedimento de notificação, tendo em vista que tanto o proprietário, quanto o condutor já possuem cadastros oficiais junto ao órgão de trânsito de registro, de modo a tornar o processo de notificação totalmente eletrônico equivalente aos procedimentos atualmente utilizados pela Receita Federal e pelos órgãos do Poder Judiciário.

A proposta de alteração do parágrafo 1º e inclusão do parágrafo 5º ao Art. 284 fazem-se necessários em virtude da obrigatoriedade criada com a nova redação do parágrafo 1º do Art. 282-A, visto que, quando a notificação eletrônica se tornar obrigatória, não restará opção de adesão ao referido sistema, formato proposto na redação em vigor.

A alteração proposta no parágrafo do Art.320 visa explicitar a possibilidade do compartilhamento, não apenas entre os órgãos e entidades de trânsito, mas também com as instituições financeiras oficiais e com o serviço postal brasileiro, tornando a atual funcionalidade muito mais eficiente, na medida em que torna o custeio muito mais dinâmico e eficiente, tanto no processo de notificação, quanto no processo de arrecadação.

Em tempos de hiperconectividade é incomprensível um processo de notificação moroso e falso adotado no Código atual. O Sistema de Notificação Eletrônica - SNE é uma prévia, bem-sucedida da possibilidade de notificação eletrônica. Tal sistemática, se adotada, irá reduzir custos de processamento dos autos de infração, dando efetividade a punição e a destinação dos recursos oriundos para o desenvolvimento de ações educativas.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS



## **EMENDA MODIFICATIVA N° (Medida Provisória nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescente-se aos Artigos 2º e 6º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 289.....

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou en□dade de trânsito da União, **por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;**

.....  
Parágrafo único. No caso do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros. ” (NR)

Art. 6º Ficam revogados:

I - o inciso XII do Art. 12, os incisos I a XXV do caput do Art. 10, e as letras "a" e "b" do inciso I do Art. 289, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

## **JUSTIFICAÇÃO**

A A Medida Provisória nº 882/2019, de forma correta, re□ra uma atribuição, improvável de ser executada pelo Conselho Nacional de Trânsito, ao revogar o inciso XII do Art. 12, que estava obrigado a julgar os recursos em "terceira" instância, das penalidades impostas pelos



órgãos e entidades de trânsito da União. Essa medida não apenas dará mais eficiência as deliberações do CONTRAN, agora só compostas por Ministros de Estados, mas também agilizará a análise dos respectivos recursos, diminuindo a percepção da impunidade e da burocracia que envolvia essa questão, dando mais segurança e velocidade aos pleitos do cidadãos recorrentes. Ao mesmo tempo em que permite ao CONTRAN se debruçar sobre as grandes questões da Política Nacional de Trânsito.

Porém, apesar do acerto da medida, verificou-se que um equívoco ao não se ajustar e revogar certas disposições constantes no Art. 289 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, que é parte integrante e sistêmica do inciso XII, do Art. 12, revogado pela referida MP. Sem tal ajuste, a intenção da norma se tornará frustrada.

Para tanto, ao se retirar do Contran a competência para os julgamentos dos recursos interpostos, contra as decisões do Órgão de Trânsito da União, é necessário que outro órgão já definido pelo legislador originária passe a assumir essa função, no caso, o Colegiado Especial, existente na letra "b", inciso I, do Art. 289, que pela redação atual, já é responsável pela análise das multas de natureza leve, média e grave. E as que eram da responsabilidade do Contran (suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação da CNH e infrações gravíssimas) passem a ser de responsabilidade do Colegiado Especial, existente na letra "b" já referida.

Vale lembrar que essa proposta, ora realizada, não necessitara da criação de novos órgãos, se evitando todas as consequências, principalmente impactos econômicas que tal medida representaria, uma vez que o Colegiado Especial, já existe com estrutura definida, apenas aumento a extensão de suas competências. A proposta de revogação dos incisos do caput do Art. 10 tem o condão de tornar objetivo e claro o texto, de forma a torná-lo mais limpo e inteligível, uma vez que a composição antiga do Conselho, continua fazendo parte do texto da MP.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS



Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros



## **EMENDA MODIFICATIVA N° (Medida Provisória nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o Artigo 2º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

“Art. 115.....

§ 10. Os veículos policiais utilizados nas atividades ostensivas de segurança pública, quando devidamente caracterizados de acordo com o padrão do órgão, poderão utilizar placa especial, com código de identificação específico estabelecido pelo órgão.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

O acréscimo do §10 ao Art. 115 tem por objetivo garantir a eficiência das atividades de segurança pública, com a defesa da incolumidade básica das pessoas, o patrimônio público e privado e a garantia da lei e da ordem, objetivo principal dos órgãos policiais nas atividades ostensivas de segurança pública. Dando-se muito mais ênfase as caracterizações das viaturas ostensivas policiais como prefixo em nas partes laterais, traseira, frontal e no teto, identificação dos órgãos, cores e características próprias, com placas especiais previamente definidas.

Atualmente, o CTB estabelece a livre circulação, parada e estacionamento para algumas categorias de veículos, quando em serviço de urgência, nos termos do inc. VII do art. 29, com o objetivo de possibilitar o atendimento com brevidade nas situações de emergência. Durante as atividades ostensivas de segurança pública, os veículos policiais realizam diversos deslocamentos em situações de urgência e emergência, e os policiais precisam de segurança jurídica



para o desempenho de suas atividades com eficiência e presteza necessárias para o atendimento da sociedade.

Ocorre que, mesmo com a previsão legal, a fiscalização eletrônica, através de equipamentos, gera muitos transtornos administrativos, tanto para o órgão de trânsito com circunscrição sobre a via, quanto para o órgão policial cujo veículo em situação de urgência/emergência, em livre circulação e dentro dos limites legais, acaba por avançar sinal vermelho, transitar em excesso de velocidade, circular por faixas próprias a determinados veículos, enfim, acaba por executar uma ação que seria considerada infração de trânsito, caso não estivesse o veículo sob a prerrogativa da livre circulação.

O policial condutor do veículo já tem sua ação limitada pelos princípios norteadores do CTB e das normas que regulam a atividade pública, contudo, os equipamentos acabam por gerar a autuação e as respectivas notificações são encaminhadas ao órgão policial ao qual o veículo é vinculado, que precisa identificar o policial responsável, sob pena de gerar nova penalidade por não identificar o condutor. Somente após este procedimento, legitima-se o policial condutor à buscar o cancelamento da autuação, ou caberá ao órgão policial apresentar a respectiva justificativa legal visando o cancelamento do AIT.

Além de extremamente dispendioso e lento, tal modo de trabalho promove grandes dificuldades para os operadores de segurança pública, que muitas vezes deixam de desempenhar suas funções com a devida presteza em razão das dificuldades administrativas e burocráticas geradas por esse modelo equivocado.

Por outro lado, os veículos policiais também necessitam da livre parada e estacionamento para atividades de policiamento ostensivo, ainda que não em circunstâncias de urgência e emergência, sendo que em muitos locais a viatura simplesmente não tem onde se posicionar para realizar o serviço de segurança pública.

Desta forma, a inclusão do parágrafo 10 no artigo 115 visa garantir uma maior eficiência para os órgãos envolvidos e mais presteza nas atividades de segurança pública, sem prejuízo da segurança viária e do controle dos veículos policiais, através de numeração específica do órgão policial.

Sala da Comissão,



Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

Deputado JOSÉ MEDEIROS



**EMENDA MODIFICATIVA N°  
(Medida Provisória nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o Artigo 2º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.  
105.....  
.....  
.....

VIII - gravador de dados de acidentes de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

IX - Os ônibus e microônibus e demais veículos utilizados no transporte público e coletivo de passageiros, inclusive escolar, deverão contar com dispositivo de segurança que impossibilite a sua parada com as portas abertas, ou mesmo quando em movimento.

.....  
§ 7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dispositivos e informações dos equipamentos obrigatórios previsto neste código e em regulamentação do CONTRAN, inclusive nos atos relacionados a fiscalização em cumprimento as suas disposições.



§8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o parágrafo anterior, as instituições públicas referidas, poderão requisitar, a qualquer tempo dos fabricantes, montadoras, encarroçadoras, concessionárias de veículos nacionais ou importados, os dados necessários a completude do atendimento."

## JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo do inciso VIII, ao Art. 105 tem o objetivo de tornar o gravador de dados de acidentes de trânsito é um dispositivo fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, já que infelizmente uma quantidade significativa de acidentes ocorrem em nosso País e sua elucidação muitas vezes é extremamente difícil, gerando processos longos e pouco técnicos, dificultando a responsabilização dos culpados e sua eventual reparação, sendo necessário a disponibilização de instrumentos para facilitar essa investigação e determinar as verdadeiras causas dos acidentes.

Conhecendo as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito, do através do levantamento técnico da investigação e da perícia, com o suporte dos dados obtidos através do gravador de dados de acidentes de trânsito, os boletins e laudos produzirão informações que poderão orientar os programas de prevenção de acidentes e a proposição de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, dentre outras.

A instalação desse dispositivo será facilitada porque todos os veículos com airbag (equipamento obrigatório, conforme a Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009) já têm um módulo de controle (computador) que mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do airbag. Assim ao disparar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos 5s anteriores ao impacto, força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o ABS entrou em funcionamento e até mesmo definir se a sua causa fora erro humano (imprudência) ou defeito mecânico do veículo, dentre outros.

Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do airbag, onde um software colhe e grava as informações



de diversos sensores eletrônicos disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as próprias montadoras visando à sua proteção em caso de processos por falha dos veículos, assim como para coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo, por exemplo, o GM/Onix, carro mais vendido no país em janeiro de 2017.

É oportuno lembrar que a Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/RES/64/255, publicada em 2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. Recomendou-se aos países-membros a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nesse período, tendo como meta estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo. Com a adesão ao Pacto, o Brasil assumiu o compromisso internacional de reduzir as mortes por acidente de trânsito a partir de um plano de ação nacional entre os anos de 2011-2020.

Ao final desse período, o Parlamento brasileiro se alinhando ao esforço normativo mundial editou Lei 13.614/2018 que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Brasileiro 2019-2028 (PNATRANS), que estabelece uma série de mecanismos e ações para conter as tragédias diárias do trânsito brasileiro. Assim, o governo brasileiro, se comprometem a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito, o que inclui aperfeiçoar o processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados.

Já no que tange ao acréscimo do inciso IX, a presente alteração objetiva conferir mais segurança aos usuários do transporte público coletivo de passageiros, vez que há grande número de acidentes envolvendo a abertura de portas, especialmente no trânsito urbano das cidades. Vez que é muito comum, e facilmente observável, os condutores ao chegarem ou sair dos pontos de ônibus com as portas abertas, gerando em enorme risco a vida dos passageiros, inclusive no transporte escolar.

Com a sugestão de criação do equipamento obrigatório denominado "gravador de dados de acidente de trânsito", uma espécie de "caixa preta" do veículo automotor, as disposições do parágrafo 7º tornar-se necessárias à medida que de nada adiantaria a existência do equipamento, se os órgãos e entidades públicas responsáveis pelo atendimento ao acidente não pudessem ter acesso ao respectivo dispositivos seria um grande contra-senso. Por outro lado, todos os demais equipamentos obrigatórios, as informações e dados deles devem estar igualmente



disponíveis, seja para equipe responsável pelo atendimento do eventual acidente, seja os responsáveis por fiscalizá-los, uma vez que sem esse acesso, o cumprimento do comando legal se tornaria inócuo. A exigência contida no parágrafo oitavo é uma continuidade necessária e imprescindível das disposições contidas no parágrafo antecedente, já que em muitas ocasiões as empresas responsáveis pela cadeia produtiva de veículo contém informações adicionais que são extremamente necessários a completude da dinâmica e atendimento dos acidentes, especialmente os que contém vítimas.

Após as alterações sugeridas no bojo do Art. 105 deste Código, especialmente, a criação dos parágrafos 7º e 8º, muito mais abrangentes e técnicos as disposições contidas neste artigo se tornaram obsoletas.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS



**EMENDA MODIFICATIVA Nº  
(Medida Provisória nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro

Altere-se o Artigo 2º e 6º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 301-A Em caso de acidente de trânsito, a autoridade, agente de trânsito ou policial, no âmbito de sua circunscrição, que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas e dos veículos nele envolvidos.

§ 1º Para autorizar a remoção, a autoridade, agente de trânsito ou policial fará a investigação, o levantamento técnico e lavrará bolema de acidente de trânsito, imprescindível à elucidação do acidente nele consignado o fato, as testemunhas que o presenciaram, fotografias do local e dos veículos e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade, nos termos regulamentados pelo CONTRAN.

§ 2º Não se aplica ao caso de que trata este artigo o disposto no inciso I do art. 6º e no art. 169 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal.

Art. 6º. Ficam revogados:



## JUSTIFICAÇÃO

O disposto nessa proposta pretende fazer com que não apenas o delegado de polícia ou o agente policial, estejam aptos a desfazerem o local de acidente de trânsito com vítima que tenha sofrido lesões, já que a Lei atual que trata do tema, a Lei 5.970/1973, apenas autoriza a polícia a fazê-lo, o que é bastante anacrônico, uma vez que a norma foi pensada em um contexto social, político e econômico do início da década de 70, do século XX, ou seja, há quase 50 anos atrás onde o Mundo, o Brasil e o trânsito possuía realidade totalmente diversa da atual, já que temos registrados mais de 100 milhões de veículos no Brasil.

Não faz sentido a norma retirar dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, que a época da Lei 5.970/1973, não existiam, uma atribuição, que lhes é inerente, qual seja, o atendimento e o desfazimento adequado dos locais de acidente de trânsito, uma vez que estão diuturnamente efetuando a fiscalização de trânsito em suas respectivas circunscrições, que por óbvio é natural que realizem esse atendimento.

Portanto, a sociedade gasta milhões Reais diários em congestionamentos e lentidão, poluição do ar, pelo simples fato do agente de trânsito municipal, estadual ou mesmo federal não poder desfazer o local de acidentes, pela simples desatualização da norma.

A fim de que a remoção ocorra sob a mais criterioso grau de responsabilidade técnica, a autoridade, agente de trânsito ou policial deverão fazer a investigação, o levantamento técnico e lavrará boletim de acidente de trânsito, devendo nele consignar o fato, as testemunhas que o presenciaram, fotografias do local e dos veículos e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade, nos termos a serem regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS

## **COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA 882, DE 2019.**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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 Nº**

Inclui-se no art. 3º da Medida provisória a alteração da ementa da Lei nº 10.233, de 2001, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências

Acrescente-se ao art. 3º da Medida Provisória os seguintes dispositivos que alteram a Lei nº 10.133, de 2001:

“Art. 14. ....

III – .....

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANT;

.....

Art. 14-A. ....

Parágrafo único. O transportador a que se refere o **caput** terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANT, para efetuar sua inscrição.

.....

Art. 21. Fica instituída a Agência Nacional de Transportes – ANT, entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, nos termos desta Lei.

§ 1º A ANT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANT é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANT:

.....

VIII – a exploração da infraestrutura aquaviária federal;

IX – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

X – os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

XI – as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 2013;

XII – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

§ 1º A ANT articular-se-á com órgãos e entidades da administração com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º A ANT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

§ 3º A ANT articular-se-á com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil.

---

## Seção II

### Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes

---

Art. 24. Cabe à ANT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

---

III – emitir parecer técnico, a partir de estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, sobre os planos de outorga propostos pelo poder concedente para exploração da infraestrutura e da prestação de serviços de transporte terrestre;

---

V – fiscalizar o cumprimento dos contratos e demais instrumentos de outorga e de extinção de direitos de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrados pelo poder concedente;

VI – emitir parecer técnico sobre os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, sob a administração do poder concedente, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – emitir previamente parecer técnico sobre as revisões e reajustes de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais;

---

IX – emitir previamente parecer técnico sobre projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas pelo poder concedente;

X – opinar nos procedimentos de incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

---

XII – manifestar-se previamente nos procedimentos de habilitação do Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

---

XIX – emitir parecer técnico nos procedimentos de declaração de utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a fiscalização eficiente das outorgas;

.....

Art. 25 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, inclusive quando vinculados com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – fiscalizar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de concessão para construção e exploração de ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

.....” (NR)

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26 Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;

II – fiscalizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – fiscalizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

.....

VI – emitir previamente parecer técnico acerca dos editais, licitações e contratos de concessão de rodovias federais, assim como de alterações contratuais que se relacionem à inclusão de novos investimentos na infraestrutura concedida;

---

VIII – fiscalizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

---

§ 2º No cumprimento da atribuição descrita no inciso VI do caput, a ANT analisará a compatibilidade da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º O disposto no inciso VI do caput se estenderá às rodovias federais concedidas a terceiros pelos Governos dos Estados, por meio de cooperação administrativa avençada com o poder concedente.

.....” (NR)

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

---

Art. 27-A Cabe à ANT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Aquaviário e portos:

III – emitir parecer técnico, a partir de estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, sobre os planos de outorga propostos pelo poder concedente para exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

---

V – fiscalizar o cumprimento dos contratos e demais atos de outorga de permissão ou 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, celebrados pelo poder concedente;

VI – emitir parecer técnico sobre os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, sob a administração do poder concedente, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – emitir previamente parecer técnico sobre as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, segundo as disposições contratuais;

.....

XV – emitir previamente parecer técnico sobre editais, instrumentos de convocação e procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, elaborados pelo poder concedente, em obediência ao disposto na Lei nº 12.815, de 2013;

XVI – fiscalizar o cumprimento das cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei nº 12.85, de 2013;

XVII – emitir previamente parecer técnico sobre projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas pelo poder concedente;

.....

XXIII – opinar nos procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;

XXIV – fiscalizar o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, por empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

XXV – fiscalizar os contratos e demais instrumentos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, celebrados pelo poder concedente;

.....

XXVIII – emitir parecer técnico e fiscalizar os editais, os procedimentos de licitação e contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União.

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a fiscalização eficiente das outorgas;

.....” (NR)

.....

Art. 28. A ANT adotará as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

.....

Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão 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 editadas pela Agência. (NR)

.....

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas 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.

.....

Art. 38. As outorgas para o transporte rodoviário interestadual semiurbano, para o transporte ferroviário e para o transporte aquaviário 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 por regulamento próprio.

.....

Art. 47-A. Em função das características de cada mercado, a ANT poderá sugerir condições específicas para a outorga de autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

.....

“Art. 47-B.

Parágrafo único. Na hipótese do caput, poderá ser realizado processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.” (NR)

Art. 47-C. A ANT poderá intervir no mercado de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, com o objetivo de cessar abuso de direito ou

infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização, sem prejuízo do disposto no art. 31.

---

“Art. 48. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, ou de sua transferência irregular, a Agência poderá sugerir sua extinção mediante cassação.” (NR)

“Art. 49. É facultado ao poder concedente autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

.....” (NR)

Art. 51-A. Fica atribuída à ANT a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei nº 12.815, de 2013.

---

§ 2º A ANT prestará ao Ministério da Infraestrutura todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.

Art. 52. A ANT terá Diretoria atuando em regime de colegiado como órgão máximo de sua estrutura organizacional, a qual contará também com um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor.

Art. 53. A Diretoria da ANT será composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

---

Art. 55. Para assegurar a não-coincidência, os mandatos dos primeiros membros da Diretoria da ANT serão de dois, três, quatro, cinco e seis anos, a serem estabelecidos no decreto de nomeação.

---

Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANT a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

---

Art. 66. O processo decisório da ANT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

.....

Art. 77. Constituem receitas da ANT:

.....

§ 3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do *caput* deste artigo será de R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANT.

Art. 78. A ANT submeterá ao Ministério da Infraestrutura sua proposta orçamentária anual, nos termos da legislação em vigor.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANT, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento da Agência, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infraestrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANT, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

.....

§ 3º Caberá exclusivamente à ANT a aplicação da sanção referida no inciso VI do *caput*.

.....

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANT poderá cassar a autorização.

.....

Art. 78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato de outorga expedido pela ANT.

.....

Art. 82.....

XVII – exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes - ANT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

.....

XIX – propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

.....

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANT

.....

§ 4º O DNIT e a ANT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do *caput* do art. 25 desta Lei.

.....

Art. 99-A. O Poder Executivo promoverá a instalação da ANT, mediante a aprovação de seus regulamentos e de suas estruturas regimentais, em até noventa dias, contados a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANT e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas na Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério da Infraestrutura e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério da Infraestrutura ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa.

.....

Art. 102-A. Instalada a ANT e o DNIT, ficam extintos A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT.

---

Art. 103. ....

Parágrafo único. No exercício das atribuições referidas nos incisos V e VI do art. 25, a ANT coordenará os acordos a serem celebrados entre os concessionários arrendatários das malhas ferroviárias e as sociedades sucessoras da CBTU, em cada Estado ou Município, para regular os direitos de passagem e os planos de investimentos, em áreas comuns, de modo a garantir a continuidade e a expansão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas nas regiões metropolitanas.

---

Art. 104. ....

Parágrafo único. As atribuições da CBTU que não tiverem sido absorvidas pelos Estados e Municípios serão transferidas para a ANT ou para o DNIT, conforme sua natureza.

---

Art. 108. Para cumprimento de suas atribuições, particularmente no que se refere ao inciso IX do art. 24-A, serão transferidos para a ANT, os contratos e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações, detidos por órgãos e entidades do Ministério da infraestrutura encarregados, até a vigência desta Lei, da regulação da prestação de serviços e da exploração da infraestrutura de transportes.

---

Art. 119. Ficam a ANT e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Portus – Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

---

Art. 122. A ANT e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes

e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos, por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 125. Revogam-se os arts. 23, 24, 27 e 99 da Lei nº 10.233, de 2001.”

## JUSTIFICAÇÃO

Um dos problemas constatados na infraestrutura de transportes no Brasil reside na gestão dos diferentes modos e respectivas interfaces. A matriz de competências do setor é bastante descentralizada, resultando em lacunas e superposições de atribuições.

Parte desse problema parece ter sido sanado, com a fusão do antigo Ministério dos Transportes com as também antigas Secretaria Especial de Portos e Secretaria de Aviação Civil em uma única pasta, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, atualmente denominado Ministério da Infraestrutura. Essa medida favorece a formulação de políticas integradas e articuladas, diminuindo os entraves na implementação dos programas de ações. Além disso, nota-se considerável redução dos gastos com recursos materiais e humanos para a administração pública.

No entanto, no que tange à regulação dos serviços de transporte, ainda se percebe a descentralização. Não nos parece razoável a existência de duas agências reguladoras com atribuições bastante semelhantes e áreas de atuação em comum: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Não bastassem as questões de divergência na gestão e conflitos de competência, que seriam certamente mitigadas com a unificação, a economia nos gastos públicos com a redução das estruturas administrativas de duas para uma única agência já justificaria a medida ora proposta. Estamos propondo, portanto, a fusão das duas agências na Agência Nacional de Transportes – ANT.

No que diz respeito às suas atribuições, também foram constatados problemas no desempenho da tarefa de fiscalização das

concessões, permissões e autorizações, por parte das agências reguladoras, notadamente em função da Lei nº 10.233, de 2001 conferir a elas atribuições inerentes à publicação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos com terceiros, assim como a revisão de contratos já em execução, para incorporação ou retirada de investimentos. Parece-nos claro que tais atribuições comprometem a independência das agências para avaliar, criticar e até mesmo corrigir atos e procedimentos relacionados ao contrato. É natural que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), tendo elaborado os editais, fiquem intimidadas diante do desafio de reconhecer seus próprios erros, quando esses vêm à tona.

Diante desse impasse moral, a melhor opção é retirar das agências essas atribuições, de modo que possam concentrar todos esforços e recursos na indispensável tarefa de fiscalizar os contratos. As agências precisam de total liberdade e autonomia para apontar eventuais equívocos ou desvios, sejam eles de responsabilidade do poder público concedente, sejam do concessionário, permissionário ou autorizatório. Do contrário, continuaremos dependendo cada vez mais da intervenção do Tribunal de Contas da União em assuntos relativos ao cumprimento dos contratos.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

2019-7811



## **MEDIDA PROVISÓRIA nº 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 Nº (Do Deputado Marcelo Ramos)**

Dê se a seguinte redação ao artigo 3º da Medida Provisória nº882/2019, na forma que se segue:

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

.....  
.....

XX – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso XIV do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
*Gabinete do Deputado Marcelo Ramos*

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....  
.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art.  
82. ....

.....  
.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....  
”

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
*Gabinete do Deputado Marcelo Ramos*

nº 9.503, de 1997, observado o disposto nos incisos XVII e XX do art. 24 desta Lei.

..... (NR)

**JUSTIFICATIVA**

As modificações propostas pretendem avançar na regulação do transporte rodoviário no Brasil.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres é hoje que fiscaliza e regula o mercado de transportes no país. É responsável por elaborar e fiscalizar a tabela de fretes rodoviários, fiscaliza e regula o transporte de cargas perigosas, é responsável pelo Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas, entre outras ações relativas ao transporte rodoviário. E, com essa modificação passaria a regular e fiscalizar também o transporte de cargas especiais, que se constitui em mercado relevante de transporte no Brasil.

Com isso, o ciclo de regulação e fiscalização do transporte rodoviário, como um todo, passaria a ser feito pela ANTT, o que de fato é sua atribuição, não incorrendo em duplicidade de trabalhos com outros órgãos nem em possível conflito de competências, gerando mais eficiência e eficácia na regulação do transporte e reduzindo custos e burocracias para o setor privado.

Sala das sessões, em de de 2019.

**Deputado Marcelo Ramos**  
**Vice-líder do PR**

**EMENDA N° - CM**  
(à MPV nº 882, de 2019)

Insira-se, onde couber, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019:

**“Art. X.** O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social disponibilizará, em até sessenta dias contados da publicação desta Lei, linha de crédito destinada a financiar investimentos dos Municípios com população inferior a dez mil habitantes, no valor máximo de R\$ 5 milhões por ente solicitante, sem prejuízo de outras linhas de crédito a que o ente faça jus.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A grave retração econômica observada no biênio 2015-16 aumentou bruscamente a demanda por serviços públicos de educação e saúde na esfera municipal. Diversas famílias não tiveram mais condições de arcar com as mensalidades de planos de saúde e de escolas privadas devido à queda do rendimento domiciliar.

Para acomodar os gastos extras de natureza corrente, em um contexto de estagnação do crescimento das receitas próprias e de transferências recebidas da União e dos seus respectivos estados, os municípios menos populosos foram obrigados a postergar os planos de investimento, em razão de dificuldades no acesso a empréstimos oficiais.

É verdade que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) apresenta diversas linhas de financiamento voltadas aos entes subnacionais. Muitas dessas linhas de crédito se restringem, porém, a financiamentos a partir de um montante mínimo, que é alto demais para a acessibilidade dos municípios menos populosos.

Como exemplo pode ser citado o BNDES FINEM Eficiência Energética, que concede financiamentos a partir de R\$ 10 milhões para projetos de iluminação pública, com foco na redução do consumo de energia e aumento da eficiência energética nacional. É preciso que o BNDES também atenda os menores municípios.

Para tanto, proponho que o BNDES coloque à disposição dos municípios com menos de dez mil habitantes linha de crédito de até R\$ 5 milhões por município, sem prejuízo de outras linhas de crédito a que esses entes façam jus, para o financiamento de despesas com investimentos, independentemente da área finalística.

Como existem 2.459 municípios com menos de dez mil habitantes, a linha de crédito total a ser disponibilizada será de, no máximo, R\$ 12,3 bilhões. Importa dizer que é uma faculdade do município solicitar o seu financiamento, que será concedido de acordo com as Resoluções do Senado Federal que versam sobre a concessão de operações de crédito aos entes subnacionais.

Ante o exposto, peço apoio aos Nobres Pares do Congresso Nacional para a aprovação desta emenda, que objetiva tão somente dar cumprimento a célebre ideia de Rui Barbosa, de tratar desigualmente os desiguais na exata medida de suas desigualdades.

Sala da Comissão,

Senador DAVI ALCOLUMBRE

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019**

**EMENDA SUPRESSIVA MPV 882/2019**

Suprime-se o art. 5º da MPV 882/2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A proposta do art. 5º da MP 882/2016 estabelece uma remodelagem conceitual para a elegibilidade de obras e serviços incluídos no Programa de Parcerias de Investimento, instituído pela Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016. Altera de igual forma a estrutura de a estrutura e atribuições da Secretaria Especial do PPI, além de reestruturar a aplicação dos recursos do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP. Essas reformulações, segundo a exposição de motivos do governo federal que acompanham a MP, visam acelerar as privatizações e concessões na área de infraestrutura, facilitando a venda de patrimônio das empresas públicas e a desestatização de serviços essenciais à população. Não há, na documentação que acompanha a medida provisória, qualquer justificativa mais detalhada sobre o impacto regulatório dessas alterações, principalmente nas condições de elegibilidade das obras e serviços a serem ofertados à iniciativa privada.

Assim, entendemos que é essencial que essas medidas sejam amplamente debatidas no Congresso Nacional por meio da edição de projeto de lei, que possibilite um amplo debate sobre a conveniência da ampliação do processo de desestatização e da extensão da aplicação do programa de venda do patrimônio público.

Sala das Sessões em , de 2019

**Senador PAULO ROCHA**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019**

**EMENDA SUPRESSIVA Nº MPV 882/2019**

Suprime-se o art. 7º-A da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, incluído pelo art. 5º da MPV 882/2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A MP nº 882/2019 inclui um dispositivo na Lei nº 12.334, de 13 de setembro de 2016, que subverte a organização coletiva do processo decisório no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Com esse artigo, a atribuição deliberativa do colegiado formado por 10 ministros de Estado e altas autoridades da administração federal fica efetivamente comprometida. A proposição pretende elevar o Ministro da Secretaria de Governo da Presidência da República, em conjunto o Ministro da pasta setorial, como instância decisória, em casos de urgência, para a definição dos projetos e serviços prioritários para a desestatização ou oferta em rodadas de concessões.

Dessa forma, propomos que seja suprimido esse artigo, retornando o formato adequado de plena decisão colegiada para a decisão dos projetos prioritários no âmbito do PPI.

Sala das Sessões em, de de 2019

**Senador PAULO ROCHA**

