



PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019, sobre 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.*

Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

I – RELATÓRIO

Esta Comissão Mista se destina a examinar a Medida Provisória (MPV) nº 882, de 2019, que promove as alterações explicitadas na ementa.

A Medida Provisória contém sete artigos. O primeiro deles estende aos servidores, militares e empregados das extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República os efeitos do art. 2º da Lei nº 9.007, 17 de março de 1995, que tornam suas requisições pelo Ministério da Infraestrutura “irrecusáveis”, desde que em exercício no órgão em 1º de janeiro de 2019.

Os arts. 2º a 5º alteram as seguintes Leis:



SF/19533.01195-39



- art. 2º: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- art. 3º: Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
- art. 4º: Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conhecida como Lei dos Portos;
- art. 5º: Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI.

O art. 6º trata das revogações e o último artigo da MPV contém cláusula de vigência imediata.

As alterações ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) visam a modificar a composição e a forma de reunião do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A MPV adicionou um novo § 4º ao art. 10, para determinar que nove ministros integrem a composição do colegiado. Caberá ao Ministro da Infraestrutura a presidência, que antes era do Diretor do Denatran (este passará a ser seu Secretário-Executivo). Além disso, foi inserido um § 5º informando que os Ministros podem ser substituídos por servidores com cargo em nível DAS-6 ou superior, ou oficiais-generais, no caso daqueles representando o Ministério da Defesa.

A MPV alterou, também, a redação do *caput* do art. 10 para suprimir a expressão “tem a seguinte composição”, sem, no entanto, revogar os subseqüentes incisos do *caput* que relacionavam quais eram esses representantes.

A MPV prevê, acrescentando um novo artigo ao CTB, que representantes de órgãos ou entidades responsáveis pelas matérias em exame possam participar das reuniões do Contran, porém, sem direito a voto. Por fim, suprime a competência do Contran para ser instância recursal de decisões exaradas por instâncias inferiores do Sistema Nacional de Trânsito, mediante revogação do art. 12, XII.





As alterações da Lei nº 10.233, de 2001, visam a incluir as instalações portuárias na esfera de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Além disso, inclui entre as atribuições do DNIT: implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias; propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a sua destinação; e projetar, acompanhar, e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura.

Determina, ainda, que o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) componha a estrutura organizacional do DNIT.

Em relação à Lei dos Portos, as alterações servem para deixar claro que a administração portuária detém competência para fiscalizar ou executar as obras de infraestrutura de proteção e acesso ao porto.

Por fim, as alterações mais substanciais da Medida Provisória dizem respeito à Lei do PPI, que passamos a relatar.

No art. 1º daquela Lei, ficam incluídas “as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico” entre aquelas que podem integrar a carteira do PPI e que serão regulamentadas por decreto (devido à inclusão de um inciso IV ao *caput* do art. 4º da mesma Lei)

As mudanças do art. 2º promovem pequenos ajustes redacionais e incluem entre os objetivos do PPI “fortalecer políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo”.

No art. 7º, o texto original da Lei apenas previa que o Conselho da PPI (CPPI) iria exercer as atribuições então sob responsabilidade do extinto Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT). Na nova redação dada pela MP, estão descritas em maiores detalhes quais são essas atribuições. Além disso, o mesmo artigo determina que o Ministro-Chefe da Secretaria de Governo presidirá o CPPI, e o Secretário-Executivo do PPI será também Secretário-Executivo do CPPI, participando das reuniões, mas sem direito a voto. A MPV inclui entre os





participantes do CPPI o Ministro do Desenvolvimento Regional. Finalmente, dispõe que, caso o Presidente da República participe da reunião do CPPI, ele a presidirá.

Um novo art. 7º-A define que o Ministro-Chefe da Secretaria de Governo, em conjunto com o Ministro setorial da matéria em questão, possa deliberar *ad referendum* do CPPI, devendo essa decisão ser submetida ao conjunto do Conselho na primeira reunião que vier a ocorrer.

Nos arts. 8º e 8º-A constam a finalidade e as competências da Secretaria Especial do PPI. Tais competências consistem nas mesmas dispostas no Anexo do Decreto nº 9.669, de 2 de janeiro de 2019, que aprovou a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções de confiança da Secretaria de Governo da Presidência da República, entre as quais destacamos, como novidades, o apoio ao licenciamento ambiental e a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua com outros entes da federação.

O art. 8º-B reúne as competências do Secretário Especial do PPI, que antes constavam do art. 8º, feitas as adaptações decorrentes da subordinação do PPI à Secretaria de Governo.

O art. 12 foi alterado para excluir a vedação ao ressarcimento de sugestões de projetos recebidas pelos órgãos ou entidades da administração pública. Também foi revogado o inciso VI desse dispositivo, que permitia a contratação direta do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (FAEP) para estruturação de projetos integrantes do PPI.

Foi incluído o art. 13-A para estabelecer que os projetos integrantes da carteira do PPI sejam submetidos a consulta ou a audiência pública antes de serem licitados.

O Capítulo V da Lei nº 13.334, de 2016, que antes tratava apenas do FAEP, passou a ser mais abrangente. Além de tratar da constituição do Fundo, de sua natureza privada, e de alterar sua duração, que passou a ser indeterminada, também abriu a possibilidade de contratação direta do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) pelos órgãos e entidades da administração pública. Tal contratação direta destina-se à prestação de serviços técnicos especializados com vistas à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização, mediante ressarcimento do BNDES, permitida sua remuneração mediante o





pagamento de parcela fixa, parcela variável vinculada ao êxito da licitação, ou a combinação de ambas.

Merece destaque, neste Capítulo V, o art. 16, onde consta detalhamento de novo instrumento para contratação de consultores pelo Banco, ora denominado *colação*, inspirado em procedimento adotado pelo Banco Mundial. Nos termos indicados na MPV, o BNDES fica autorizado a contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas, ou entidades de elevada especialização, selecionados de acordo com critérios de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica.

Em linhas gerais, as características desse novo instrumento, cujos procedimentos operacionais estarão dispostos em regulamento, são as seguintes: a) consulta a pelo menos três profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica que atendam a requisitos de habilitação preestabelecidos; b) processo dinâmico que permite a realização de fases sucessivas, mediante inclusão ou exclusão de consultados, revisão do conteúdo da proposta e negociação direta com os proponentes; c) possibilidade de acréscimos de escopo, metodologias e outras alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, sendo-lhes permitida a revisão das propostas originais e estabelecido prazo para a apresentação de propostas finais; d) adoção, como critério de julgamento, de outros quesitos que não apenas o custo do serviço, mas também avaliação da capacidade técnica dos contratados; e) definição dos critérios técnicos para definição da proposta vencedora feita durante o processo, no momento da divulgação do prazo para apresentação das propostas finais que serão submetidas a julgamento; e f) comunicação do início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União e disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

Por fim, a MPV retira a vinculação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) à Secretaria do PPI.

Na Exposição de Motivos (EM) encaminhada, o Governo defende a necessidade de aplicação da irrecusabilidade dos pedidos de cessão de servidor demandados pela Presidência da República aos servidores de outros órgãos lotados no Ministério da Infraestrutura (Minfra) pelo fato de que esses, originalmente, haviam sido requisitados justamente pela Presidência da República (PR), para atuar nas extintas Secretaria de Aviação Civil (SAC-PR) e Secretaria de Portos (SEP-PR). Assim, tal medida tem por objetivo evitar transtornos aos quadros do Minfra, ocasionados pela eventual





necessidade de retorno aos órgãos de origem dos servidores requisitados, bem como evitar prejuízos ocasionados pela perda de gratificações, progressões funcionais e promoções nas carreiras.

Quanto à alteração na composição do Contran, que passa a ser formado por ministros e por servidores de alto escalão ou de alta patente, o Governo a justifica pela necessidade de que sejam elevadas as discussões da regulamentação de trânsito a um nível estratégico. Acrescenta que existem demandas relacionadas à formação do condutor, ao emplacamento de veículos e ao relacionamento com a indústria automotiva, com instituições bancárias, com departamentos estaduais de trânsito, com municípios e com os demais órgãos da administração pública federal que requerem “um olhar estratégico da alta gestão”.

No que tange à transferência das competências relacionadas com a execução de obras portuárias da extinta SEP-PR para o DNIT, sua importância decorre da necessidade de desonerar o Minfra de atribuições de natureza operacional para que mantenha o foco em sua atuação na formulação de políticas de transporte.

A adequação das competências da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos é defendida como medida urgente para a retomada do crescimento e para a geração de mais empregos, políticas que requerem ser dada prioridade à busca de solução para os problemas e para os desafios existentes nos atuais contratos de parceria e nas obras públicas de interesse estratégico nacional.

Finalmente, justifica o Governo que “o processo de colação foi criado com o objetivo de desenvolver alternativas para atender as necessidades públicas e [que] inaugura na legislação pátria um instrumento moderno e eficiente de seleção de estruturadoras de projetos”.

A Medida Provisória recebeu cinquenta e uma emendas.

É o relatório.





II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão Mista avaliar os pressupostos constitucionais de edição da Medida Provisória, bem como dar parecer, no mérito, sobre a proposição.

Entendemos que a Medida Provisória, inquestionavelmente, atende aos requisitos de relevância e urgência, tendo em vista a absoluta imperatividade de, imediatamente, se estruturarem as áreas e órgãos objeto do ato normativo, com vistas a destravar a agenda econômica e as necessárias desestatizações. Essas modificações são cruciais para o alcance dos objetivos do governo legitimamente eleito para fazê-las. Por conseguinte, são prementes para o Brasil.

Quanto à adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória, as mudanças introduzidas dizem respeito à organização administrativa, tratando de procedimentos e de competências. Não identificamos efeitos de tais mudanças sobre as receitas ou as despesas públicas, tampouco a exposição de motivos faz qualquer referência a essa questão.

A MPV nº 882, de 2019, é absolutamente positiva no mérito e não incide em vedações previstas na Constituição Federal. Portanto, somos pela aprovação da Medida Provisória em sua essência, apenas com alguns ajustes que aprimoram o texto e que fazem adequações à realidade surgida após sua edição.

A seguir, trataremos do mérito dos pontos fulcrais do ato de emergência do Presidente da República, assim como das adequações por nós julgadas producentes, analisando-as em três grandes conjuntos. No primeiro, serão estudados os artigos de 1º a 4º; na segunda parte serão consideradas as alterações nas estruturas do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), da Secretaria do PPI (SPPI) e do Conselho do PPI (CPPI) contidas no art. 5º da MPV; na terceira etapa será analisada a contratação direta do BNDES pelos órgãos e entidades da administração pública; e no último bloco será sopesada a novel modalidade licitatória denominada colação. As emendas que sugerimos o acatamento ou a rejeição pelo mérito serão comentadas de forma também faseada, em cada um dos três conjuntos no qual dividimos a MPV.





Em relação ao art. 1º, que trata da requisição de servidores pelo Minfra, anotamos que quando as extintas Secretarias de Portos e de Aviação Civil solicitaram servidores de outros órgãos, por força do previsto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, que *dispõe sobre a criação dos cargos em comissão que menciona e dá outras providências*, o fizeram em caráter irrecusável, pois eram essas secretarias eram ligadas diretamente à Presidência da República. Com a posse do novo governo e a nova arquitetura institucional derivada na MPV nº 870, de 2019, as duas secretarias foram transferidas para a estrutura do Minfra, criado naquela oportunidade. Assim, para evitar prejuízos tanto para os servidores cedidos, como para o próprio Ministério, o art. 1º da MPV determina que esses servidores continuem cedidos ao Minfra, que absorveu ambas secretarias. Vemos que o comando da MPV é necessário e confere segurança jurídica, devendo ser mantido.

A matéria tratada no art. 1º é evidentemente de natureza transitória. É um equívoco de redação legislativa que conste do primeiro dispositivo da futura lei. Dessa maneira, realocamos o comando para artigo ao final do Projeto de Lei de Conversão (PLV) que propomos.

Em relação às novas competências do DNIT (art. 3º), resultado de modificações na Lei nº 10.233, de 2001, afigura-nos adequado que o Departamento realmente seja o braço executivo do Minfra para as instalações portuárias geridas diretamente pela União. Parece-nos igualmente racional que a administração portuária faça ou fiscalize as obras de dragagem em seu canal de acesso (art. 4º), e não o Ministério diretamente (essa era atribuição da extinta SEP/PR).

Ainda quanto à Lei nº 10.233, de 2001, bem como sobre a Lei nº 12.815, de 2013, (Lei dos Portos) temos algumas emendas de relator a propor. A primeira delas diz respeito a uma ampliação no número de diretores da ANTAQ, de três para cinco. Essa alteração é necessária por alguns motivos. Em primeiro lugar, trata-se de uma questão de importância do órgão: ao determinar uma diretoria de apenas três pessoas, faz-se uma leitura incorreta de que a ANTAQ seria menos importante que ANTT e ANAC, que contam com cinco diretores. Além disso, por uma questão de paralelismo com essas mesmas agências do setor de transportes (ANTT e ANAC), é necessário ampliar a diretoria da ANTAQ. Por fim, com uma diretoria tão pequena, ocorrem constantes dificuldades de quórum, o que atrapalha as decisões da agência.





Além disso, a propósito das instalações portuárias, estamos incluindo no PLV alterações de modo a deixar claro na lei que todas as instalações portuárias, sejam elas localizadas dentro ou fora de portos organizados, devem ser exploradas como atividade econômica em regime de livre concorrência por preços. Essas alterações incidem tanto sobre a Lei nº 10.233, de 2001, como sobre a Lei dos Portos.

A última emenda de relator sobre a Lei dos Portos diz respeito à necessidade de se garantir o acesso a praias ou imóveis em que seja obrigatório atravessar áreas contíguas ao porto organizado (não ao porto em si), quando este for o único acesso disponível.

Com relação à nova composição do Contran, ainda que dirimidas as dúvidas apontadas anteriormente neste Parecer quanto à real composição desse colegiado, isto é, mesmo admitindo-se que o Contran passaria a ser composto apenas pelos Ministros de Estado listados no texto da MPV, ainda assim, há um problema de mérito na proposta oriunda do Executivo, como passaremos a expor.

De fato, infelizmente, as decisões do Contran têm sido marcadas por uma série de idas e vindas na edição de normas, acarretando incerteza jurídica para cidadãos e empresas e, muitas vezes, reflexos negativos também do ponto de vista econômico.

Parece-nos que a solução proposta pelo Executivo, que é a de substituir a composição atual por um colegiado formado por nove Ministros de Estado, tende a agravar os problemas do Contran. Não duvidamos, em nenhum momento, do enorme talento e conhecimento que a equipe ministerial possui. Isso é claro para todos. O que nos parece claramente questionável é se um Ministro de Estado, independentemente de seu denodo e capacidade, terá o tempo necessário para se debruçar sobre as minúcias do funcionamento do sistema de iluminação dos veículos, ou sobre os detalhes das películas refletoras instaladas nas laterais dos caminhões, para citar apenas dois exemplos de matérias reais que são submetidas ao crivo do Contran.

Além disso, não é difícil vislumbrar que esse colegiado terá enorme dificuldade de alinhar as agendas de tantas e importantes autoridades, ou seja, terá dificuldades de se reunir, o que tornará as decisões do Contran mais espaçadas, e, portanto, mais engessadas.





Mesmo a alternativa proposta pela MPV de permitir a substituição dos Ministros por alguns poucos funcionários graduados não resolve o problema. Alguns secretários (DAS-6) de Ministérios têm agenda tão lotada quanto a dos próprios Ministros.

Assim, parece-nos que a melhor alternativa para o Contran seja adotar outro caminho. Vislumbramos dois eixos de atuação. O primeiro é reduzir o tamanho do Contran, para cinco membros, de forma a facilitar a reunião do Colegiado e estimular o debate, em que todos seus membros tenham tempo para expor suas opiniões. O segundo eixo é buscar aumentar o perfil técnico de seus membros.

Na prática, o que propomos é uma estrutura com: (i) o Ministro da Infraestrutura como Presidente do Contran; (ii) o diretor do Denatran como Secretário-Executivo; (iii) um diretor de Detran estadual, para que a realidade local seja ouvida; (iv) um representante de um dos ministérios que tenha interesse no tema da reunião específica que ocorrerá; e (v) um representante da sociedade civil, que também será membro rotativo, cuja alternância ocorrerá em função da pauta a ser discutida, de forma a trazer *expertise* técnica para os debates.

Ademais, vislumbramos a necessidade de uma espécie de *vacatio legis* de dez dias para a efetiva entrada em vigor das normas emanadas do Contran. De fato, tencionamos aproveitar a Emenda nº 14, do Senador Jean Paul Prates, que visa a determinar que as decisões do colegiado sejam submetidas a uma consulta pública antes de sua entrada em vigor. Essa consulta tanto funcionará como a mencionada vacância quanto servirá para que os eventuais problemas dessas normas sejam avaliados pela sociedade e pelos demais interessados antes que a regulamentação ganhe força, que é uma situação muito distinta da atual, em que esse escrutínio público só ocorre após a entrada em vigor da norma editada.

Assim, com uma estrutura mais ágil, o Contran, se necessário, poderá voltar a se reunir para alterar ou mesmo suspender alguma norma que venha a se revelar problemática.

Em razão dessas alterações propostas na composição do Contran, rejeitamos a Emenda nº 22, do Deputado Arnaldo Jardim, que pretende ampliar sua composição por meio da inclusão do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, bem como a Emenda nº 16, do





Deputado Hugo Leal, que visa a corrigir a duplicidade de membros no Contran.

Em relação aos arts. 1º a 4º da MPV, acataremos também a Emenda nº 7, do Deputado Hugo Leal, que altera os arts. 2º e 6º da MPV para suprimir a participação do Contran como instância recursal de penalidade interposta por órgão ou entidade de trânsito da União. Somos por sua aprovação da matéria, pois ela alinha o texto do art. 289 do CTB à supressão do Contran como instância recursal do Sistema Nacional de Trânsito. Por ter sido proposta depois, a Emenda nº 12, de autoria do Deputado Nicoletti, deve ser considerada prejudicada, contudo, sua redação é melhor e servirá de base para incorporação da matéria ao PLV. A Emenda nº 43 trata do mesmo tema das outras duas e também está prejudicada.

Por fim, as Emendas nºs 8, 13, 14, 15, 21 e 48 estão sendo rejeitadas porque suas matérias merecem um debate legislativo mais longo, incabível em sede de medidas provisórias. Elas têm condição de constituir projetos de lei autônomos e tramitar independentemente no futuro. No momento, antes de propor mais ajustes, entendemos necessário dar um voto de confiança à estrutura proposta pelo Governo e confiar em que ela funcionará na prática.

Em relação às alterações e inclusões feitas à Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que criou o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), veiculadas pela MPV nº 882, verificamos que vários de seus dispositivos foram alterados pela MPV nº 886, editada posteriormente, e ainda não apreciada pelo Congresso Nacional. São eles:

- inciso I do § 1º, § 4º e § 5º do art. 7º;
- art. 8º; e
- inciso II do *caput* do art. 8º-B.

Diante disso, propomos alterações no texto desses dispositivos no PLV apresentado ao final deste parecer, de modo a compatibilizá-lo com as disposições da MPV nº 886.

A MPV 886 também revogou o art. 7º-A da Lei nº 13.334, de 2016, que tinha sido alterado pelo art. 5º da MPV em análise, e criou o art. 7º-B exatamente com a mesma redação que consta do projeto em escrutínio.





Diante disso, é necessário rejeitar esse dispositivo, nesta oportunidade, para evitar a vigência de comandos idênticos em dispositivos distintos. Tal rejeição, em sede da tramitação desta Medida Provisória, alinha-se ao pretendido nas Emendas nºs 5, 33 e 51, que também pretendem suprimir do conteúdo da futura lei o mesmo dispositivo. Dessa forma, a Emenda nº 5 é acatada, na forma do PLV, e as Emendas nºs 33 e 51 são prejudicadas, pois foram apresentadas depois.

Sobre as emendas que tratam de alterações na estrutura proposta para o PPI e seus órgãos, opinamos pela rejeição meritória das Emendas nºs 1, 28, 34 e 40.

A Emenda nº 1 suprime o art. 5º da MPV, com a alegação de que a matéria deve ser tratada em projeto de lei. Contudo, não há vedação constitucional ao tratamento da matéria por meio de medida provisória. A supressão do art. 5º elimina a reestruturação do PPI, das funções do BNDES e a criação da colação. Não bastasse discordarmos do mérito, só por ser em sentido diametralmente contrário à proposição, a emenda é inadmissível, a teor do art. 230, II, do Regimento Interno do Senado Federal.

A Emenda nº 28, do Deputado Mauro Nazif, propõe a supressão do dispositivo que incluiu as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico entre os empreendimentos integrantes do PPI. Propomos sua rejeição, por entendemos que o Conselho do PPI, integrado por Ministro de Estado e por presidentes de instituições financeiras públicas, é o lugar apropriado para definir quais são os empreendimentos públicos de infraestrutura estratégicos para o país.

A Emenda nº 34, do Deputado Rogério Correia, pretende excluir competências da Secretaria do PPI. Discordamos da alegação contida na justificação de que tais competências ultrapassariam as atribuições ordinárias do programa. Ora, as novas atribuições compõem novas frentes de atuação que entendo necessárias para que o programa atinja seus objetivos, especialmente o de atuar como catalizador de processos que dependem de mais coordenação por envolver diversos órgãos de mesma estatura organizacional, como o licenciamento ambiental.

Já quanto à Emenda nº 40, de minha própria autoria, solicitei sua retirada uma vez que, nos termos regimentais, o relator está impedido de relatar as emendas por ele apresentadas. No entanto, por considerar que estudos, pesquisas, e análises temáticas realizados pelas confederações





nacionais patronais podem ser bastante úteis para a tomada de decisões de caráter estratégico para o desenvolvimento do país, entendendo positiva a participação dessas entidades no Conselho do CPPI. Por isso, incorporamos ao PLV disposições equivalentes às propostas na emenda.

O BNDES tem autorização para constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (FAEP). Parece-nos evidente que ao FAEP deva ser dado o mesmo tratamento tributário de outros fundos congêneres, motivo pelo qual adicionamos comando no sentido de dar às receitas auferidas pelo FAEP o tratamento previsto no art. 97 da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014. Nesse sentir, resta evidente que é imperioso também ampliar o limite até o qual a União pode participar do fundo de que trata o art. 1º da Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, destinado exclusivamente a financiar serviços técnicos profissionais especializados, com vistas a apoiar a estruturação e o desenvolvimento de projetos de concessão e parcerias público-privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Incluímos dispositivo com essa finalidade no PLV. Acreditamos que essa alteração possibilitará o auxílio aos entes subnacionais para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura, o que, embora de forma distinta, caminha no mesmo sentido da proposta pela Emenda nº 49 do Senador Davi Alcolumbre.

Também no sentido de prover Estados e Municípios com mais recursos disponíveis para aplicar em infraestrutura, estamos acatando a Emenda nº 17, do Deputado Hugo Leal, que permite o repasse de parte do valor das outorgas obtidas pela União com a desestatização de infraestrutura rodoviária, ferroviária, aeroportuária e aquaviária. Como alega o nobre Deputado, tal repasse se justificaria como uma espécie de compensação financeira decorrente da exploração do serviço no território dos entes federados e em função dos inegáveis impactos no valor das tarifas cobradas dos usuários.

A Medida Provisória prevê que o BNDES pode 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.

Contratos de parceria ou medidas de desestatização serão licitadas, e o Banco deve ser remunerado pelos serviços prestados e ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros, conforme já estava consignado na Medida Provisória. Resolvemos, contudo, deixar expreso





que, na hipótese de êxito da licitação, poderá ser prevista a transferência desses pagamentos ao vencedor da licitação da obrigação. Igualmente, incluímos dispositivo que permite ao BNDES dispensar a cobrança desses valores.

Consignamos no PLV que a remuneração do BNDES será cabível inclusive quando atuar como Gestor do Fundo Nacional de Desestatização, função que lhe compete, conforme o art. 17 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Em razão dos comandos inseridos no PLV, é necessário revogar o art. 21 da referida Lei.

Para que consiga prestar os serviços técnicos profissionais especializados a órgãos e entidades da administração, o BNDES poderá ter que contratar outros profissionais ou empresas. Para tanto, criou-se a nova modalidade licitatória denominada colação.

O PLV contempla melhorias na colação, direcionadas ao respeito a direitos e princípios constitucionais: *a)* a obrigatoriedade de ampla divulgação de que se está fazendo consultas em colação; *b)* a necessidade de que a consulta na colação já defina clara e completamente o objeto, os critérios de aceitação e de julgamento das propostas, as sanções pelo inadimplemento, as cláusulas do contrato que será assinado, bem como a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas; e *c)* a previsão de recurso contra a decisão que indicar a proposta vencedora e a ordem de classificação dos demais consultados.

A Emenda nº 2 modifica o § 3º do art. 16 da Lei nº 13.334, de 2016, por alteração no art. 5º da MPV, para que seja previsto prazo para ingresso de outros interessados na colação. A ideia fundamental da Emenda nº 2 está sendo integrada ao PLV.

A Emenda nº 3 revoga a criação da modalidade licitatória colação. Entendemos por rejeitá-la.

A Emenda nº 6 modifica o inciso I do § 4º do art. 16 da Lei nº 13.334, de 2016, alterada pelo art. 5º da MPV, para que passe a ser exigida motivação para o BNDES incluir ou excluir consultados na colação. Pelos mesmos motivos expressos em relação à Emenda nº 2, a Emenda nº 6 está sendo formalmente rejeitada, sem prejuízo de seu aproveitamento no PLV.





A Emenda nº 19 está sendo rejeitada por pretender modificar os arts. 14 e 16-B da MPV nº 882, que não os possui.

A Emenda nº 23 retira do texto os dispositivos que permitem ao BNDES constituir e participar do FAEP, tratam desse fundo e os que versam sobre a contratação de estudos pelo BNDES. Rejeitamo-la no mérito.

A Emenda nº 36 é antijurídica, pois não inova no ordenamento jurídico. A Lei nº 13.303, de 2016, já se aplica ao BNDES.

A exemplo da Emenda nº 19, a Emenda nº 38 não merece acolhimento por não existir art. 8º-A na Medida Provisória.

Idem em relação à Emenda nº 39. A MPV nº 882 não possui art. 7º-A.

Rejeitamos, também no mérito, as Emendas nºs 32, 37, 41.

Caminhamos para o final desta análise abordando as demais emendas, rejeitadas ou prejudicadas.

A Medida Provisória nº 882, de 2019, recebeu o total de cinquenta e uma emendas no prazo previsto no art. 4º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002. As que foram por nós acatadas e incorporadas ao Projeto de Lei de Conversão, bem como as rejeitadas no mérito, foram anteriormente comentadas. Adiante trataremos apenas das emendas rejeitadas por ausência de pertinência temática com a matéria versada na Medida Provisória ou por incidir em vício de iniciativa, bem como das consideradas prejudicadas, por identidade com outra apresentada antes dela e que foi acatada ou rejeitada. Há emendas que incidem tanto no vício de iniciativa quanto na ausência de pertinência temática.

Na decisão emanada na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.127/DF, o Supremo Tribunal Federal considerou ser incompatível com a Constituição Federal a apresentação de emendas parlamentares sem relação de pertinência temática com a Medida Provisória submetida à sua apreciação.

No que concerne à possibilidade de, em processo legislativo de conversão de medida provisória em lei, ser apresentada emenda parlamentar com conteúdo temático distinto daquele que é o seu objeto, o Supremo





consignou que essa seria espécie normativa primária, de caráter excepcional e de competência exclusiva do Presidente da República – nos termos da Constituição, artigos 59, inciso V, e 62, § 3º. Como espécie normativa de competência exclusiva e excepcional do Presidente da República, não seria possível tratar de temas diversos daqueles fixados por ele como relevantes e urgentes. Uma vez estabelecido o tema relevante e urgente, toda e qualquer emenda parlamentar em projeto de conversão de medida provisória em lei se limitaria e circunscreveria ao que foi definido como urgente e relevante pelo Presidente da República.

Assim, as emendas parlamentares ao projeto de conversão devem observar a devida pertinência lógico-temática com o tema proposto pelo Presidente da República.

Nesse sentido, o § 4º do art. 4º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional disciplina:

§ 4º É vedada a apresentação de emendas que versem sobre matéria estranha àquela tratada na Medida Provisória, cabendo ao Presidente da Comissão o seu indeferimento liminar.

Portanto, impõe-se a rejeição das seguintes emendas por ausência de pertinência temática com a matéria da MPV nº 882, de 2019: 4, 10, 11, 18, 20, 25, 26, 30, 42, 44 a 47 e 49.

Rejeitam-se as Emendas 9 e 18 por apresentarem tanto vício de iniciativa quanto por versarem sobre matérias não tratadas na Medida Provisória.

As emendas a seguir relacionadas são prejudicadas por identidade com outra apresentada antes dela e que foi acatada ou rejeitada: 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51.

IV – VOTO

Diante do exposto, votamos pela presença dos requisitos constitucionais de relevância e urgência, bem como pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 882, de 2019, e, no mérito, pela sua aprovação, com o acolhimento das Emendas nºs 2, 5, 7, 14 e 17, a rejeição das Emendas nºs 1, 3, 4, 8, 6, 9 a 11, 13, 15, 16,





18 a 23, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 36 a 39, 41, 42, 44 a 49, e a prejudicialidade das Emendas nºs 12, 24, 27, 29, 31, 33, 35, 43, 50 e 51, na forma do Projeto de Lei de Conversão abaixo:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2019
(DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882, DE 2019)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tratar da composição do Conselho Nacional de Trânsito; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para alterar as atribuições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte; a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para transferir competências da extinta Secretaria Especial de Portos; a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, para reformular o Programa de Parcerias de Investimentos; e a Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, para instituir a modalidade de licitação colação; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 10.** O Conselho Nacional de Trânsito – Contran terá sede no Distrito Federal.

.....
§ 4º O Contran será composto pelos seguintes membros:

I – o Ministro da Infraestrutura, que o presidirá;

II – o dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, que será seu Secretário-Executivo;

III – um dirigente de órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal;

IV – um representante de um dos ministérios com interesse em proposta ou matéria em exame no Conselho;



SF/19533.01195-39



V – um representante de segmento da sociedade detentor de conhecimento técnico acerca da proposta ou da matéria em exame no Conselho;

§ 5º O representante de que trata o inciso III do § 4º será escolhido por períodos anuais, na forma de ato do Ministro da Infraestrutura, permitida sua recondução.

§ 6º Os representantes de que tratam os incisos IV e V do § 4º serão rotativos e escolhidos na forma de ato do Ministro da Infraestrutura.

§ 7º Serão convidados a participar das reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame pelo Conselho.” (NR)

“Art. 12.

§ 1º Antes de entrar em vigor, as normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública pelo período mínimo de dez dias, contados a partir de sua publicação em meio de ampla divulgação.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º ficarão disponíveis para exame e apreciação por cidadãos e instituições da sociedade pelo prazo mínimo de dois anos, contados a partir do fim da consulta pública.” (NR)

“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 do *caput*, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.” (NR)

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

“Art. 20.





c) garantir a liberdade de preços e a concorrência entre instalações portuárias, preservando o interesse público e sua natureza jurídica de atividade econômica regulada.” (NR)

“Art. 28-A. Fica a União autorizada a repassar a Estados e Municípios até metade dos recursos obtidos pelo pagamento de outorgas.

§ 1º O repasse a que se refere o *caput* deverá ser proporcional à testada quilométrica do trecho da rodovia ou ferrovia situada em seu território ou em função da localização da infraestrutura aquaviária e do lugar da prestação de serviços de transporte aquaviário.” (NR)

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da ANTAQ serão compostas, respectivamente, por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....” (NR)

“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;

.....

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;

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.

.....” (NR)





“**Art. 85-A.** Integrarão a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 1º**.....

§ 1º A exploração indireta do porto organizado ocorrerá mediante concessão de serviço público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias ocorrerá mediante:

a) arrendamento de bem público, para instalações localizadas dentro do porto organizado;

b) autorização, para instalações localizadas fora da área do porto organizado, nos termos desta Lei.

.....
§ 4º As instalações portuárias devem ser operadas como atividade econômica, em regime de livre concorrência, cabendo-lhe determinar seus próprios preços, sem prejuízo de informá-los à ANTAQ, nos termos da regulamentação.” (NR)

“**Art. 3º**.....

.....
II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e da liberdade dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

.....
V – estímulo à concorrência, mediante a livre competição por preços entre instalações portuárias, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.” (NR)

“**Art. 17.**

§ 1º

.....
V – fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, inclusive a infraestrutura de proteção e acesso ao porto;



SF/19533.01195-39



.....” (NR)

“Art. 19.

§ 1º

§ 2º A administração do porto assegurará o acesso livre, sem ônus, de pessoas e coisas aos imóveis, bem como às praias, contíguas à área do porto organizado, nos casos em que o acesso ocorra por única via, ou caminho, inserido na poligonal do porto organizado.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º

.....

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

.....” (NR)

“Art. 2º

.....

IV –;

V –; e

VI – fortalecer políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo.” (NR)

“Art. 4º

.....

II –;

III –; e

IV – as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.” (NR)



SF/19533.01195-39



“Art. 5º Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos de interesse estratégico e terão prioridade nacional junto a todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.” (NR)

“Art. 7º

VI – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VII – definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

VIII – harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos encarregados pelo gerenciamento dos sistemas viários e pela regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IX – aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim;

X – aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional; e

XI – editar o seu regimento interno.

§ 1º

I – o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;

II – o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República;

III – o Ministro de Estado da Economia;

IV – o Ministro de Estado da Infraestrutura;

.....;

XI – o Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional.

§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto:





I – os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes;

II – as confederações nacionais patronais setoriais.

.....
§ 4º As reuniões do Conselho serão dirigidas pelo Presidente da República ou, em suas ausências ou seus impedimentos, pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República.

§ 5º O Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República atuará como Secretário-Executivo do CPPI e participará de suas reuniões, sem direito a voto.” (NR)

“**Art. 8º** O PPI contará com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, órgão subordinado à Casa Civil da Presidência da República, com a finalidade de coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e de apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.” (NR)

“**Art. 8º-A** Compete à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República:

I – coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI;

II – fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura;

III – acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias – FAEP, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais;

IV – apoiar, junto às instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI;

V – avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI;

VI – buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI;

VII – propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI;

VIII – apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI;



SF/19533.01195-39



IX – divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público;

X – acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados;

XI – articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI;

XII – promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório;

XIII – promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura;

XIV – promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

XV – celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua;

XVI – exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

XVII – coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.”

“**Art. 8º-B** Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República compete:

I – dirigir a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, supervisionar e coordenar as suas atividades e orientar a sua atuação;

II – assessorar o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República nos assuntos relativos à atuação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, inclusive junto a Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

III – exercer a orientação normativa e a supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;

IV – editar e praticar os atos normativos e os demais atos inerentes às suas atribuições;





V – atuar como Secretário-Executivo do CPPI.”

“**Art. 13-A.** Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato à consulta pública ou à audiência pública.

Parágrafo único. A audiência pública a que se refere o *caput* poderá ter sua localidade definida pelo CPPI.”

“CAPÍTULO V

DA CONSTITUIÇÃO DO FUNDO DE APOIO À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS E DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELO BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Art. 14. O BNDES está 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.

.....





§ 10. As receitas auferidas pelo FAEP estão sujeitas ao tratamento previsto no art. 97 da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014.” (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, inclusive nos casos em que o BNDES atue como gestor do Fundo Nacional de Desestatização, de que trata a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, nos termos previstos no contrato, incluir parcela fixa, parcela variável, ou a combinação de ambas.

§ 2º O BNDES será ressarcido pelos gastos efetuados com terceiros.

§ 3º Na hipótese de êxito da licitação, poderá ser prevista a transferência ao vencedor da licitação da obrigação de pagamento ao BNDES das despesas de que tratam os §§ 1º e 2º.

§ 4º O BNDES poderá dispensar a cobrança de remuneração e o ressarcimento dos gastos de que tratam, respectivamente, os §§ 1º e 2º.

§ 5º 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, medidas de desestatização 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 será realizado por meio do 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 seu sítio eletrônico oficial e, a seu critério, também em outro meio apto a lhe dar ampla publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.

§ 4º Poderão participar do processo de colação profissionais, empresas ou entidades cadastradas na entidade promotora da colação que manifestarem seu interesse no prazo de quinze dias contados da divulgação de que trata o § 3º e que atendam aos requisitos específicos definidos conforme o § 2º.

§ 5º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:

I – a consulta deverá conter definição clara e completa do objeto, dos critérios de aceitação e de julgamento das propostas, das sanções pelo inadimplemento, das cláusulas do contrato, bem como a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas;

II – a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido a inclusão ou exclusão de 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;

III – 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;

IV – 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;

V – a definição da proposta vencedora será feita de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que, caso sejam alterados conforme autoriza o inciso III, serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata aquele inciso;

VI – contra a decisão que indicar a proposta vencedora e a ordem de classificação dos demais consultados, caberá recurso, com efeito suspensivo, em três dias úteis contados da intimação da decisão, concedendo-se aos demais igual prazo para contrarrazões.

§ 6º O BNDES deverá fundamentar a inclusão ou exclusão de consultados de que trata o inciso II do § 5º.





§ 7º 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.

§ 8º 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.

§ 9º O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 desta Lei, 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 Federal.” (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 pela entidade promotora da colação, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.”

Art. 5º A Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 1º** Fica a União autorizada a participar de fundo que tenha por finalidade exclusiva financiar serviços técnicos profissionais especializados, com vistas a apoiar a estruturação e o desenvolvimento de projetos de concessão e parcerias público-privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, em regime isolado ou consorciado, até o limite de R\$ 360.000.000,00 (trezentos e sessenta milhões de reais).





.....” (NR)

Art. 6º A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 30-A.** Fica a União autorizada a repassar a Estados e Municípios em que se encontra a infraestrutura aeroportuária concedida, até metade dos recursos obtidos pelo pagamento de outorgas.” (NR)

Art. 7º Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I – da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

a) os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do *caput* do art. 10;

b) o inciso XII do *caput* do art. 12;

c) as alíneas *a* e *b* do inciso I do art. 289;

II – da Lei nº 13.334, de 30 de junho de 2016:

a) a alínea *b* do inciso V do *caput* do art. 7º;

b) o inciso VII-A do § 1º do art. 7º;

c) os incisos I, IV e VI do *caput* do art. 8º;

d) o inciso V do *caput* do art. 12;

e) o art. 19;

f) o art. 20;

III – o art. 21 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Art. 8º O disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, aplica-se aos servidores, aos militares e aos empregados requisitados para as extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e



SF/19533.01195-39



Secretaria de Portos da Presidência da República em exercício no Ministério da Infraestrutura em 1º de janeiro de 2019.

Art. 9º O regulamento definirá a duração dos mandatos dos primeiros ocupantes das duas novas diretorias da Antaq, resultantes da modificação do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de forma a preservar a não-coincidência de mandatos prevista no art. 54 da referida Lei.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19533.01195-39