CONSULTORIA LEGISLATIVA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 800, DE 2017

César Costa Alves de Mattos
Consultor Legislativo da Área IX
Política e Planejamento Econômicos,
Desenvolvimento Econômico e Economia Internacional

Leonardo Costa Schüler
Consultor Legislativo da Área VIII
Administração Pública

Sandro Silva Gonçalves
Consultor Legislativo da Área XIII
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

NOTA DESCRITIVA

SETEMBRO DE 2017

© 2017 Câmara dos Deputados.
Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) os(as) autores(as). São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.
Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu(sua) autor(a), não representando necessariamente a opinião da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal de consultor(a).

SUMÁRIO

I - INTRODUÇÃO 4
II - DESCRIÇÃO DA MP 4
III - JUSTIFICAÇÃO 5
IV – DOS FUNDAMENTOS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA 6
V - EMENDAS PARLAMENTARES 7
VI – OUTRAS INFORMAÇÕES 11

I - INTRODUÇÃO

A presente nota descreve o conteúdo da Medida Provisória nº 800, de 18 de setembro de 2017, que "*Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências*", enviada ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo por meio da Mensagem nº 345, de 2017.

II - DESCRIÇÃO DA MP

A Medida Provisória nº 800/17 admite que a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – e empresa concessionária de rodovia celebrem termo de reprogramação de investimentos, caso estes estejam concentrados, de acordo com o contrato em vigor, no período inicial da concessão. Permite-se que sejam reprogramados os investimentos uma única vez, atribuindo-se ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a responsabilidade de definir os termos e as condições para (i) a reprogramação dos investimentos originalmente assumidos por meio de contrato, observadas as exigências de nível de serviço e os parâmetros técnicos estabelecidos e (ii) a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por meio (a) do uso de redutor tarifário, que incidirá somente após encerrado o novo cronograma de investimentos acordado, (b) da redução do prazo de vigência do contrato, ou (c) da combinação dos critérios anteriores.

Em que pese a responsabilidade atribuída ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a MP nº 800/17 fixa, ela mesma, algumas diretrizes que hão de ser observadas nas reprogramações. São elas:

(i) a concessionária tem o prazo de um ano, contado da data de edição da MP, para manifestar seu interesse na reprogramação;

(ii) o cronograma de investimentos, uma vez reprogramado, poderá se estender por, no máximo, catorze anos, contados do início do contrato;

(iii) um aditivo contratual disciplinará a suspensão das obrigações de investimento vincendas e das multas correspondentes e as condições em que os serviços continuarão sendo prestados, até que seja firmado o termo de reprogramação de investimentos;

(iv) não sendo firmado o termo de reprogramação, cessa a suspensão de que fala o item anterior, aplicando-se os reajustes e as correções originalmente previstos no contrato;

(v) caso se recorra ao emprego de redutor tarifário para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, seu cálculo deve ser realizado com base no valor presente do que seria descontado no cenário sem reprogramação;

(vi) na reprogramação, dar-se-á prioridade a investimentos em trechos de maior demanda;

(vii) a concessionária fica impedida de recorrer ao instituto da relicitação, previsto na Lei nº 13.348, de 2017, caso firme termo de reprogramação;

(viii) se a concessionária descumprir qualquer etapa do novo cronograma de investimentos, sofrerá as sanções contratuais e legais.

A par da reprogramação de investimentos em concessões de rodovias, a MP nº 800/17 produz modificação na Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre as agências de transporte terrestre e aquaviário (ANTT e ANTAQ), com o fim de submeter o transportador rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos a inscrição, no prazo de até um ano, em categoria específica no RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas –, de acordo com requisitos a serem estabelecidos pela ANTT. O texto esclarece que as condições para a realização do transporte de produtos perigosos se aplicam tanto aos transportadores remunerados como aos de cargas próprias.

III - JUSTIFICAÇÃO

Nos termos da Exposição de Motivos nº 54/2017, assinada conjuntamente pelos titulares do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Ministério do Planejamento e da Secretaria Geral da Presidência da República, a presente medida provisória tem por objetivo “conferir condições para a continuidade da prestação de serviços em concessões rodoviárias que preveem a execução de investimentos no início do contrato, como as

concessões da 3ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), licitadas entre 2012 e 2014".

Nela, argumenta-se que a obrigação original dos contratados – duplicar trechos de rodovia no prazo de cinco anos, contado do início do contrato – tornou-se impraticável, em virtude da emergência de crise econômica depois de iniciadas as concessões. Em face da nova situação, alega-se que foi frustrada a tomada de empréstimos de longo prazo nas condições veiculadas quando da elaboração do Programa de Investimentos em Logística – PIL –, assim como a demanda esperada, em especial do tráfego de caminhões, aos quais se atribui o pagamento das tarifas mais elevadas de pedágio.

Para S.Exas., "diante de outras possibilidades de condução da política pública, quais sejam do avanço para o processo de caducidade, previsto na Lei nº 8.987/1995, ou para a relicitação, trazido pela Lei nº 13.448/2017, a hipótese de reprogramação dos investimentos com manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é, sem dúvida, a melhor do ponto de vista do interesse público". Ademais, acrescentam: "São notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais."

Com relação à inscrição de transportadores de carga própria no RNTRC, medida prevista na MP, argumenta-se que é necessária para que a ANTT possa controlar e reprimir aqueles que efetuam transporte remunerado de carga de terceiros, passando-se por transportadores de carga própria. Alega-se que esse tipo de conduta torna desleal a concorrência pelo transporte de cargas.

IV – DOS FUNDAMENTOS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

Os fundamentos de relevância e urgência constitucionalmente exigidos para a adoção de inovações legislativas na forma de Medida Provisória foram declinados na Exposição de Motivos (EM) nº 54/2017.

Afirma-se que, em face de sérias dificuldades financeiras das concessões, é imediata a necessidade de reprogramação dos investimentos, de forma que as empresas contratadas possam concentrar seus esforços

financeiros em serviços prioritários para a manutenção da fluidez e da segurança rodoviária.

No que respeita às alterações na Lei nº 10.233/17, argumenta-se que a "*fiscalização do transporte remunerado de cargas demanda instrumentos imediatos para combater os crescentes riscos de crescimento dos níveis de informalidade e de evasão fiscal*".

V - EMENDAS PARLAMENTARES

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, trinta e quatro emendas à Medida Provisória nº 800, de 2017, cujo resumo se encontra no quadro a seguir.

Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 1	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Modifica o art. 18 da Lei de Concessões, para estabelecer que nos editais de concessão rodoviária constem as responsabilidades da concessionária com respeito à segurança pública.
EM 2	Deputado Jerônimo Goergen	PP/RS	A alínea "a" do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda antecipa a incidência da redução tarifária para o período logo após a pactuação da reprogramação. Entendendo este momento como o mesmo da "celebração do termo de reprogramação dos investimentos".
EM 3	Deputado Jerônimo Goergen	PP/RS	Veda a majoração de tarifas em virtude da reprogramação de investimentos.
EM 4	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Idêntica à Emenda nº 002.
EM 5	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Reduz o prazo no qual a concessionária poderá manifestar interesse na reprogramação de um ano para 180 dias, contados da publicação da MPV.
EM 6	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Além da redução tarifária, uma das possibilidades de compensar a reprogramação é reduzir o prazo de vigência do contrato. A emenda define que tal redução deve ser de, no mínimo, cinco anos.

Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 7	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 10 anos.
EM 8	Senador José Pimentel	PT/CE	Altera o art. 6º da Lei nº 10.233/01, para atualizar menção às estruturas de Estado que atuam no setor de transportes. A par disso, atribui ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mediante a inclusão de dois novos artigos, a incumbência de deliberar sobre o tipo de exploração a ser feita em cada segmento da infraestrutura e dos serviços de transporte, bem como sobre a política tarifária a ser observada nas outorgas.
EM 9	Senador José Pimentel	PT/CE	Acrescenta artigo à Lei nº 10.233/01, para estabelecer competências daquele que atue como poder concedente. Além disso, altera dispositivos que versam sobre competências da ANTT e da ANTAQ, reforçando o papel do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil na articulação das políticas setoriais.
EM 10	Senador José Pimentel	PT/CE	Propõe alterações em dispositivos da Lei nº 10.233/01, com a intenção de atualizar menção às estruturas de Estado que atuam no setor de transportes. Ademais, confere ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil competências hoje reservadas, na lei, às agências.
EM 11	Senador José Pimentel	PT/CE	Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.233/01, para prever a realização de Avaliação de Impacto Regulatório – AIR antes da adoção de ato normativo ou decisão de repercussão geral pela ANTT ou pela ANTAQ.
EM 12	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Isenta veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e, em virtude dessa isenção, faculta da revisão da tarifa do pedágio e determina a redução da tarifa do transporte coletivo.
EM 13	Senador Eduardo Amorim	PSDB/SE	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 8 anos.

Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 14	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	A alínea “a” do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda antecipa a incidência da redução tarifária para o período logo após manifestado o interesse da concessionária em aderir à reprogramação.
EM 15	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	Veda a reprogramação de investimentos quando já houver sido instaurado processo de caducidade da concessão.
EM 16	Deputado Sergio Vidigal	PDT/ES	Idêntica à Emenda nº 007.
EM 17	Deputado João Gualberto	PSDB/BA	Veda a reprogramação de investimentos se a concessionária ou sua acionista houver celebrado acordo de leniência. Limita a reprogramação a 25% do valor dos investimentos originalmente previstos. Pretende determinar, ainda, que o redutor tarifário tenha aplicação imediata após firmado o termo de reprogramação, e não quando encerrado o novo cronograma de investimentos.
EM 18	Evair Vieira De Melo	PV/ES	Estipula que se publique na Internet o extrato do termo de reprogramação, assim como dados acerca do cronograma original e do que tenha sido pactuado.
EM 19	Evair Vieira De Melo	PV/ES	Determina que a cobrança do pedágio fique suspensa entre a constatação do descumprimento da programação de investimentos e a retomada deles.
EM 20	Evair Vieira De Melo	PV/ES	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 5 anos prorrogáveis por mais 5 anos.
EM 21	Deputado André Figueiredo	PDT/CE	Estabelece que o redutor tarifário, aplicável após a realização dos investimentos reprogramados, seria de 100% para motocicletas e similares.
EM 22	Senador Acir Gurgacz	PDT/RO	Isenta veículos de transporte coletivo de passageiros do pagamento de pedágio e determina que o cálculo da tarifa respectiva considere essa isenção.
EM 23	Senador Telmário Mota	PTB/RR	Condiciona a reprogramação de investimentos à apresentação de certidão negativa de débitos emitida pela Justiça do Trabalho.
EM 24	Deputado Evair Vieira De Melo	PV/ES	Acrescenta artigos à MP, para estabelecer responsabilidade solidária

Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
			da concessionária e da ANTT por acidente rodoviário devido a descumprimento de cláusula contratual, o qual não tenha sido punido pela Agência.
EM 25	Senador José Medeiros	PODE/MT	Idêntica à Emenda nº 001.
EM 26	Deputado Hugo Leal	PSB/RJ	Remove a previsão de reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais, a qual constitui a própria razão de ser da MP. Questiona o indesejável adiamento do investimento e o equívoco de apenas compensar este adiamento por meio de redução tarifária para o final do período de investimento prolongado (14 anos).
EM 27	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	O § 5º do art. 1º define que o cálculo do redutor tarifário a compensar o adiamento dos investimentos será realizado com base no valor presente equivalente ao que ocorreria caso houvesse aplicação imediata deste mesmo mecanismo de redução da tarifa. Removê-lo como faz a emenda retira o princípio de que não deve haver ganho real da concessionária em um prazo mais longo. Mais do que isso, na alteração procedida no inciso II define-se que a alteração deve ser em favor da União, ou seja, com redução mais que proporcional na tarifa e no prazo do contrato. A alínea “a” do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda retira os “14 anos”, sugerindo que pode ser de aplicação anterior ou até imediata.
EM 28	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	A alínea “a” do inciso II do art. 1º define a aplicação do redutor tarifário, que incidirá após encerrado o novo cronograma de investimentos (até 14 anos). A emenda retira os “14 anos”, sugerindo que pode ser de aplicação anterior ou até imediata.
EM 29	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	A emenda procura fazer mais do que uma compensação da reprogramação dos investimentos previstas em favor da União. Assim, presumivelmente, a redução de tarifas ou do prazo de vigência dos contratos seria mais do que proporcional ao ganho do concessionário com a reprogramação.

Emenda	Autor	Partido/UF	Descrição
EM 30	Deputado Carlos Zarattini	PT/SP	Exige a realização de consulta pública antes da celebração do termo de reprogramação de investimentos.
EM 31	Senador Ronaldo Caiado	DEM/GO	Altera o prazo máximo para reprogramação do cronograma de investimentos de 14 para 9 anos.
EM 32	Deputado José Guimarães	PT/CE	Possibilita que a reprogramação de investimentos priorize trechos de menor desenvolvimento econômico.
EM 33	Deputado José Guimarães	PT/CE	Acrescenta parágrafo ao art. 14-B da Lei nº 10.233/01, com o fim de conceder registro simplificado no RNTRC aos microempreendedores individuais e às microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional.
EM 34	Deputado José Guimarães	PT/CE	Determina que os investimentos sejam distribuídos de forma homogênea ao longo do período contemplado na reprogramação.

VI – OUTRAS INFORMAÇÕES

Consta elaboração da Nota Técnica nº 45/2017 da Consultoria de Orçamento e Fiscalização da Câmara dos Deputados, atendendo ao disposto no artigo 19, da Resolução nº 1/2002-CN, na qual se conclui que "é bastante constatar que as disposições da MP em perspectiva, por tratar de reprogramação de contratos de investimentos a serem realizadas por parte de empresas concessionárias de serviço público não provoca impactos diretos mensuráveis sobre as receitas e despesas da União".

Nos termos do art. 62, § 6º, da Constituição da República, a MP entra em tramitação sob regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de 2/11/2017 (46º dia). A MP deverá ser apreciada pelo Congresso Nacional até 17/11/2017 (60º dia).

Tal prazo poderá ser ampliado em mais 60 dias, nos termos do art. 62, § 7º, da Constituição e do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional.

2017-15761