



VETO PARCIAL 67/2021 MARCO LEGAL DAS FERROVIAS

A Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), reitera apoio aos artigos abaixo descritos, que tratam: **(1) Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental-EVTEA, (2) Reequilíbrio econômico-financeiro (3) Investimento cruzado e (4) Recusa para transportes de cargas.** Cabe destacar que esses artigos da Lei nº 14.273/2021 foram vetados quando de sua publicação. Entretanto, são de suma importância para o setor ferroviário, no qual foi fruto de acordo e consenso feito durante o debate e a tramitação do Projeto de Lei no Congresso Nacional.

1. ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL.

Dispositivo 67.21.002

(letra e, inciso II, §1º do art. 25) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental;

Dispositivo 67.21.003

(Inciso v do caput do art.27) capacidade de transportes da ferrovia a ser construída.

Dispositivo 67.21.004

(Inciso III do caput do art.29) capacidade de transportes;

Dispositivo 67.21.005

(inciso IV do caput do art. 29) condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

Justificativa:

É de extrema importância técnica a existência de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) em caráter prévio à outorga, com vistas a assegurar adequabilidade de implantação de trechos ferroviários.

O EVTEA é formado por pilares que, juntos, dão subsídios aos órgãos responsáveis para tomadas de decisão. Esse tipo de estudo deve ser desenvolvido em fase de planejamento macro, permitindo melhorar a eficiência das operações, reduzindo as incertezas dos investimentos e, conseqüentemente, melhorando seus resultados.

2. REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Dispositivo 67.21.018

(§ 11 do art. 64) caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.

Dispositivo 67.21.019

(caput do §12 do art. 64) A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o § 11 deste artigo pode ser efetivada mediante:

Dispositivo 67.21.020

(inciso I do §12 do art. 64) a redução do valor da outorga;

Dispositivo 67.21.021

(inciso II do §12 do art. 64) o aumento do teto tarifário;

Dispositivo 67.21.022

(inciso III do §12 do art. 64) a supressão da obrigação de investimentos;

Dispositivo 67.21.023

(inciso IV do §12 do art. 64) a ampliação do prazo contratual.

Justificativa:

O endereçamento adequado ao reequilíbrio, assegurado pela Constituição Federal, é importante para reforçar a percepção de segurança jurídica do nosso sistema – que é fundamental para atração de investidores para o programa de concessões, essencial para a retomada do crescimento.

O tratamento deve ser isonômico e compensar as perdas e o aumento de custos com as autorizações que impactem os contratos de concessão. Se, ainda assim, as concessões forem objeto de devolução ou caducidade, isso já deve ocorrer nas bases pós-reequilíbrio, inclusive impactando o cálculo da indenização por investimentos não amortizados.

A agilidade na condução desses processos de reequilíbrio preocupa. Ordinariamente, a concessionária apresenta seu pleito, a agência analisa, seguem-se réplicas e complementações. Prever na lei as regras desse reequilíbrio diminuirá a instabilidade jurídica e permitirá a convivência dos regimes de concessão e de autorização.

3. INVESTIMENTO CRUZADO

Dispositivo 67.21.024

(caput do art. 66) Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

Dispositivo 67.21.025

(§ 1º do art. 66) Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no caput deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 desta Lei.

Dispositivo 67.21.026

(§ 2º do art. 66) Os recursos mencionados no § 1º deste artigo devem ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, na forma do regulamento.

Justificativa:

Com vistas a ampliar e assegurar recursos para investimentos em infraestrutura, faz-se necessário manter o mecanismo de previsto no dispositivo legal do artigo. Nesse mesmo sentido, recentemente, foi aprovada no Plenário do Senado Federal a PEC 01/2021.

Se instituto do investimento cruzado não for disciplinado, estados como o do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Goiás, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Bahia, São Paulo entre outros poderão não ser contemplados com os recursos que serão gerados a partir das renovações das concessões.

RECUSA PARA TRANSPORTES DE CARGAS

Dispositivo 67.21.007

(caput do art. 38) É vedada a recusa injustificada de transporte de carga nas ferrovias outorgadas.

Dispositivo 67.21.008

(“caput” do §1º do art. 38) É justificativa para a recusa de transportes de carga ferroviária, na forma do regulamento:

Dispositivo 67.21.009

(inciso I do § 1º do art. 38) a saturação da via;



Dispositivo 67.21.010

(inciso II do § 1º do art. 38) o não atendimento das condições de transporte;

Dispositivo 67.21.011

(inciso III do §1º do art. 38) a indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios ao transporte de carga.

Dispositivo 67.21.012

(§ 2º do art. 38) Cabe ao regulador ferroviário fiscalizar o cumprimento do disposto neste artigo.

Justificativa:

O objetivo é evitar condutas discriminatórias, como a recusa de prestação de serviços de transporte ferroviário, diretamente a quem se disponha adquiri-los, observando as condições de pagamento normais ao uso e/ou costumes comerciais. Quando se tratar de trecho conectado a outra autorizatária ou concessionária, essa prática configurar-se-á empecilho para a manutenção de mecanismos de promoção da competitividade e continuidade do serviço, como o direito de passagem e tráfego mútuo. Em regiões onde a infraestrutura não encontra-se desenvolvida e a respectiva linha seja considerada alternativa de transporte, a simples recusa, poderá inviabilizar negócios, e, conseqüentemente, a geração de renda e de emprego.

A autorizatária não poderá – à sua discricão ou conveniência – recusar-se de transportar carga. Para tanto, o dispositivo prevê a obrigatoriedade de justificar a recusa, estabelecendo rol mínimo de situações que permitirão a não prestação do serviço, isto é, quando verificada a saturação da via, o não atendimento das condições contratuais de transportes e a indisponibilidade de material rodante.

Assessoria Técnica, 12 de maio de 2022.