

# FERROVIAS

## DIREITO DE PASSAGEM E OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE

Art. 10. Sem prejuízo das demais disposições desta Medida Provisória, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, **quando couber**, de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato; e

### **Emenda 63**

I - pela adoção de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de 30% de transporte para terceiros, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato.

Parágrafo Primeiro – não havendo demanda de terceiros para a capacidade no trecho, ela poderá ser utilizada provisoriamente pela concessionária.

Parágrafo Segundo – nos trechos ferroviários dedicados e isolados, somente se aplicará esta obrigação no momento em que passar a se integrar a um outro trecho.

# FERROVIAS

## DIREITO DE PASSAGEM

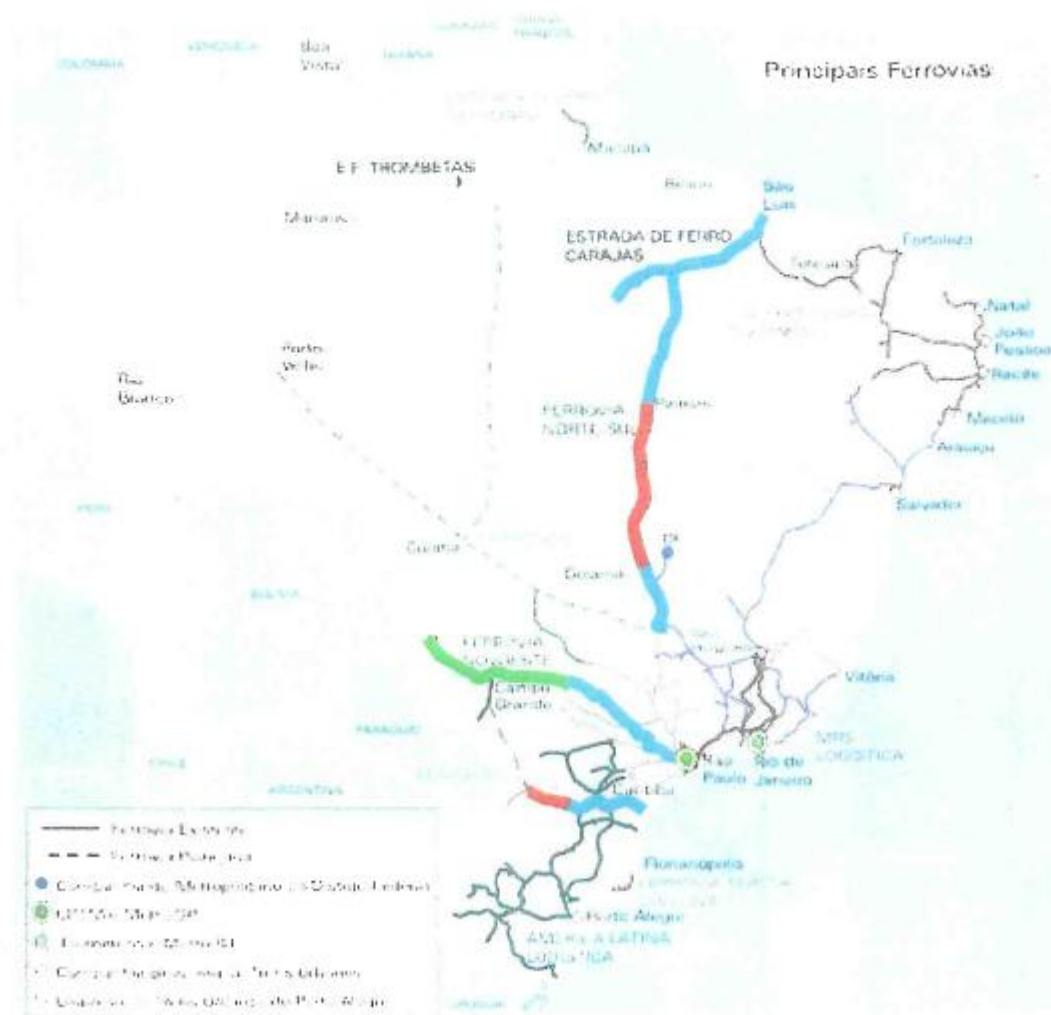
- Obrigação da concessionária disponibilizar a capacidade
- A concessória informa sua capacidade
- Trajeto nos trilhos da concessionária tem que ser com as locomotivas da concessionária
- Pagamento: partilha da tarifa.

**Inserir letra “c” no inciso II do art. 6º**

II ....

c. A ANTT criará uma Câmara de Regulação para regular o direito de passagem e de tarifas.

## Trechos a ajustar



# FERROVIÁRIO

## DESCUMPRIMENTO DO CRONOGRAMA DE OBRAS

### Emenda 62

Acrescenta-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 5º .....

§ 4º Fica impedida a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos;

§ 5º A aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.”

(NR)

# FERROVIÁRIO

## TRECHOS E RAMAIS SUBUTILIZADOS

Art. 6º - A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado no art. 3º

### Emenda 68

O art. 6º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 2º.....

II.....

c. Manutenção e reativação de todos os trechos de ferrovias constantes no contrato original;”  
(NR)

### DELIBERAÇÃO ANTT 124 DE 06.07.11

No prazo de 60 dias deverão ser apresentados pelas concessionárias os respectivos cronogramas físicos para recuperação dos trechos e ramais ferroviários indicados.

# FERROVIÁRIO

## MODELO TARIFÁRIO

- As concessionárias adotam como política tarifária um percentual do frete rodoviário (90 a 100%).
- Os usuários não estão tendo nenhum benefício desses investimentos pela política de preços adotada pelas concessionárias.
- A ANTT definiu uma metodologia da tarifa “teto” só que as concessionárias judicializaram.

### Incluir § 9º no Art.10

§ 9º - O Decreto que irá regulamentar essa lei definirá um “Modelo Tarifário” com base em custo e margem.

# RODOVIÁRIO

## EMENDA 62 E 65

Acrescenta-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 5º .....

§ X º Fica impedida a prorrogação de contratos de concessão de empresas que tenham descumprido o cronograma de obras ou que tenham postergado unilateralmente os investimentos originalmente previstos;” (NR)

# RODOVIÁRIO

## EMENDA 62 e 66

Acrescenta-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 5º .....

§ X º A aceitação de proposta para prorrogação antecipada de contratos de concessão condiciona-se à inexistência de demandas judiciais pendentes relativas ao contrato original.” (NR)

# RODOVIÁRIO

## EMENDA 69

O art. 6º da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

§ 3º Compete ao proponente de antecipação de prorrogação de contrato de concessão demonstrar que a proposta oferece parâmetros tarifários mais favoráveis aos usuários do que o contrato vigente, sem prejuízo ao nível de serviço, e que não há risco de agravamento tarifário durante o novo período de vigência do contrato prorrogado.

I – Para a prorrogação antecipada dos contratos deverá haver repactuação dos critérios de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro que contemple a adequação da taxa interna de retorno (TIR), revisão das tarifas a serem pagas pelos usuários, com estabelecimento de valores menores para o caso de rodovias duplicadas ou de ferrovias existentes em boas condições de uso;” (NR)

# RODOVIAS

## RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS AOS ESTADOS

**Incluir § único no Art. 1º**

§ único: Os dispositivos desta Medida Provisória se aplicam também a rodovias federais concedidas a Estados, inclusive fora do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI e anteriores a Lei nº 13.334.

# RODOVIÁRIO

Art. 22. As disposições desta Medida Provisória .....

§ 2º Não são alcançados pelas disposições desta Medida Provisória os procedimentos de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro .....

## **Proposta:**

§ 2º São alcançados .....

## RELICITAÇÕES E PRORROGAÇÕES

### OUTORGA:

Incluir § 6º no art. 15º

§ Não será cobrada outorga nos casos de relicitação ou prorrogação de contratos, devendo exigir-se menor preço/menor investimento.

## TCE diz que pedágio deve ser reduzido em até 35%

Nelson Bortolin

Reportagem Local

**P**ara fazer justiça ao contrato assinado com o governo do Estado em 1997, a Viapar - Rodovias Integradas do Paraná deveria investir mais R\$ 222 milhões, a valores de dezembro de 2012, nos trechos de estradas sob sua responsabilidade. Ou então, em dezembro daquele ano, deveria ter reduzido suas tarifas em 18,5%. Outra alternativa seria ter o contrato encerrado no 21º ano de concessão, ou seja, em 2018, e não no 4º, em 2021. As conclusões são de um relatório de auditoria feito pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE), com data de julho de 2013, que só foi votado pelo Plenário do órgão em 16 de fevereiro deste ano.

Os conselheiros decidiram restaurar uma "tomada de

Segundo o órgão,  
contratos e aditivos  
beneficiaram as concessionárias  
em detrimento dos usuários

rodovias feitas durante o governo de Jaime Lerner (1995-2002), os técnicos concluem: "Sem hesitação, pode-se afirmar que o programa de concessão rodoviária do Paraná, se não fracassou totalmente, certamente afastou-se muito da realização do interesse público, e nessa posição se mantém."

“

...programa de concessão rodoviária do Paraná, se não fracassou totalmente, afastou-se da realização do interesse público

determinou a volta das tarifas originais. Depois disso, o governo Lerner fez dois aditivos contratuais com as concessionárias. A auditoria considera que esses aditivos favoreceram as empresas em detrimento dos usuários das rodovias.

### ATRASSO

No relatório sobre a Viapar,

do serviço havia sido feito conforme o contrato inicial, e 95%, de acordo com os aditivos. "Em relação às obras de restauração de rodovias principais, cerca de 82% delas foram entregues com atraso, quando comparadas ao estabelecido no contrato de 1997", dizem os técnicos.

Eles ressaltam que os atrasos na execução de obras de restauração tem relevância, uma vez que o contrato prevê recomposição da pista a cada oito anos. "Sendo assim, quanto maior for a prorrogação da obra de restauração de determinado trecho, menor será a frequência de manutenções ao final do contrato."

Ao analisar as demonstrações financeiras da concessionária, o TCE calculou que ela investiu R\$ 248,3 milhões a valores de janeiro de 1997. Mas, segundo o contrato, de

### HISTÓRICO

Confira principais fatos ocorridos na concessão das rodovias pelo governo estadual

1997

**5.set.** - Publicado edital com os vencedores da licitação internacional;

**14.nov.** - Assinatura do contrato com a Viapar Rodovias Integradas do Paraná S/A, por 24 anos;

1998

**15.jul.** - Três meses antes de tentar a reeleição, o governador Jaime Lerner baixa tarifas pela metade;

**21.ago.** - Justiça concede liminar a concessionárias para que se limitem à manutenção e à conservação das vias;

1999

**17.dez.** - Justiça determina volta dos valores originais das tarifas;

2000

**24.mar.** - Homologado primeiro aditivo contratual acordado entre as partes com objetivo de readaptar o programa de concessão e modificar cláusulas que permitissem reequilibrar o contrato;

2001

2002

**15.mai.** - Assinado segundo termo aditivo com a empresa; além do ISS, o termo também determinou que fosse levado em consideração no reequilíbrio econômico-financeiro as alterações ocorridas na COFINS, PIS e a CSLL desde a assinatura do contrato;

2003

**7.jul.** - Governo Roberto Requião publica lei que autoriza o Poder Executivo a encampar concessão do lote 2;

2003 a 2010

Governo nega todos os reajustes pedidos pelas concessionárias; empresas conseguem liminares na Justiça para colocar os reajustes em prática.

2011

Governo Beto Richa dá início a processo de negociação "amigável" com as empresas; ações judiciais são suspensas;

2015