



EMENDA N° - PLEN
(ao substitutivo do PLS nº 261, de 2018)

Inclua-se, no substitutivo apresentado ao PLS nº 261, de 2018, a seguinte Seção II no Capítulo IV e respectivo artigo, renumerando-se os demais dispositivos:

“CAPÍTULO IV

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

.....
Seção II

Das Devoluções e Desativações de Ramais a Pedido do Parceiro Privado

Art. x. A concessionária ou permissionária poderá requerer, ao regulador ferroviário, a desativação ou devolução de trechos ferroviários:

I – que não apresentem tráfego nos últimos 8 (oito) anos anteriores à apresentação do pedido; ou

II - comprovadamente antieconômicos no âmbito do respectivo contrato de concessão ou permissão, independente de prazo sem tráfego, em função da extinção ou exaurimento das fontes da carga.

§ 1º A concessionária ou permissionária deverá manter a obrigação de guarda e vigilância dos ativos, até a conclusão do processo, com a apuração da devida indenização ao Poder Concedente prevista no contrato, sendo vedada a imposição de penalidades referentes ao tema desde o ato do requerimento junto ao regulador ferroviário.

§ 2º O valor da indenização devida pela concessionária em razão da desativação e/ou devolução dos trechos de que trata o caput:

I - será apurado pelo regulador ferroviário, nos termos do contrato vigente, devendo ser considerada a depreciação dos ativos e a

SF/2/1704.04862-42



compensação de eventuais créditos de titularidade da concessionária ou permissionária perante o Poder Concedente e o regulador ferroviário;

II – poderá ser investido na expansão de capacidade e na ampliação da malha que permanecer sob responsabilidade do concessionário ou permissionário, ressalvada a obrigação prevista em contrato, na solução de conflitos urbanos, e em outra malha de interesse do Poder Concedente, conforme acordado entre o regulador ferroviário e concessionária ou permissionária, na forma da regulamentação;

III – poderá ser pago ao termo do contrato de concessão ou de permissão.

§ 3º O pedido de desativação e/ou devolução dos trechos ferroviários deverá ser acompanhado de um estudo técnico disponibilizado pela concessionária ou permissionária que indique as alternativas de destinação dos bens móveis e imóveis vinculados ao trecho desativado, como, por exemplo:

I – transferência para um novo investidor;

II – utilização no transporte de passageiros;

III – criação de acessos ferroviários;

IV – destinação para finalidades culturais, históricas, turísticas ou de preservação;

V – reurbanização e formação de parques; ou

VI – alienação, na forma prevista no art. 24, parágrafo único, da Lei 12.379/2011.

§4º A destinação final dos bens móveis e imóveis relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do caput será determinada pelo regulador ferroviário, segundo as diretrizes do Poder Concedente, com base em estudo, apresentado pela concessionária ou permissionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido.”



JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo incluir a hipótese de devolução ou desativação de trechos ferroviários, a pedido do parceiro privado, que não são mais úteis ao transporte realizado naquela malha concedida ou permissionada, seja pela incapacidade de competição com outros modos de transporte, como o rodoviário ou a cabotagem, cuja presunção se dará pelo decurso do prazo de oito anos sem tráfego, seja pelo simples exaurimento da fonte de tráfego, como pode ocorrer na mineração no fim da lavra, ou da extinção, no caso de um acidente, como em Brumadinho.

Inclui-se também a hipótese de alguns desses trechos se demonstrarem antieconômicos para o cenário prospectivo, independentemente de período anterior sem transporte, sendo ônus do parceiro privado a demonstração, perante o Poder Concedente, de inviabilidade econômica no âmbito do respectivo contrato de concessão ou permissão, dada a inerente mutabilidade de origem e destino das cargas ferroviárias no país.

É compreensível que as empresas ferroviárias lutem para competir em um mercado de transportes em que há serviços substituíveis, principalmente no transporte intermodal. Se a ferrovia passa oito anos sem conseguir atrair nenhum tráfego é sinal de que aquela linha poderá ser desativa ou devolvida sem ônus suplementares ao parceiro privado ou ao próprio serviço público, se afigurando dever do próprio Estado a perseguição de destinação diversa, como se pretendeu exemplificar no §3º, ou até mesmo outros projetos para evitar o subaproveitamento do ativo público e de suas áreas lindeiras.

Importante pontuar que os trechos aptos a devolução ou desativação sempre devem se relacionar com seu subaproveitamento ou sua antieconomicidade, devendo, obrigatoriamente, serem dadas destinações de maior utilidade pública, histórica, cultural, artística e, em última análise, até a alienação por parte do Poder Público, a fim de tornar prático e consagrar o



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

princípio da eficiência da Administração Pública, positivado no art. 37,
caput, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 1998.

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

|||||
SF/2/1704.04862-42