



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

Inclua-se, no substitutivo apresentado ao PLS nº 261, de 2018, o seguinte Capítulo VII e respectivo artigo, renumerando-se os demais dispositivos:

“CAPÍTULO VI

DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO

.....

CAPÍTULO VII

DA ADAPTAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO PARA
AUTORIZAÇÃO

Art. x. A concessionária ferroviária exploradora da infraestrutura com contrato vigente na data de promulgação desta Lei poderá requerer a adaptação do contrato de concessão para o de autorização, nos termos da regulamentação, em caso de assimetria concorrencial motivada, exclusivamente, pela entrada em operação de ferrovia construída a partir de autorização ferroviária posterior, de forma a caracterizar a operação em mercado logístico competitivo.

§ 1º A adaptação de que trata o *caput* estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do outorgado:

I – inexistência de multas ou encargos setoriais não pagos à União;

II – manutenção no regime privado das obrigações de eventuais investimentos contratados no regime público, além das obrigações de transporte já celebradas com os demais usuários do sistema;





III – prestação de serviço adequado, conforme definido no inciso II, do § 2º, do art. 6º da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, utilizando-se a referida contagem a partir do requerimento de adaptação;

IV – assunção, pela requerente, de compromissos de investimentos, para garantia de capacidade de transporte em malha própria ou no interesse da Administração Pública; e

V – manutenção de serviços de transporte de passageiros no novo regime de outorga de direito privado, nos casos em que a concessionária requerente já opere linha regular de transporte de passageiros.

§ 2º A adaptação incluirá o direito de uso, pela autorizatária, de todos os ativos de propriedade da União que sejam essenciais à sua operação.

§ 3º O prazo do contrato de autorização adaptado será o mesmo da concessão, incluído o prazo da prorrogação do contrato de parceria de que trata a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, quando houver.

§ 4º É facultada a prorrogação do prazo da autorização originária da adaptação, uma única vez, caso ainda não tenha havido nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 5º Os bens móveis afetos ao contrato de que trata o *caput* serão disciplinados nos termos do § 5º do art. 25. da Lei 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 6º Finalizado o contrato de autorização pactuado nos termos desta seção:

I - os bens imóveis deverão ser revertidos ao poder público; e

II - os bens móveis adquiridos após a adaptação pela operadora ferroviária não serão reversíveis.

§ 7º 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.

§ 8º O reequilíbrio de que trata o parágrafo anterior poderá ocorrer, nos termos da legislação, notadamente por:

I – redução do valor de outorga;

II - aumento do teto tarifário; e

III – supressão da obrigação de investimentos.

§ 9º O valor econômico quando necessário à adaptação de contratos poderá ser revertido em compromissos de investimento, priorizados conforme diretrizes do Poder Executivo, em malha de interesse da Administração.

CAPÍTULO VIII

DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

.....”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo incluir, no substitutivo apresentado ao PLS nº 261/2018, a previsão de conversão entre o regime público e privado. Isso se faz necessário para mitigar os efeitos da assimetria regulatória e concorrencial, de maneira a proporcionar um melhor ambiente de competitividade entre as concessionárias ferroviárias e os prestadores de serviços de transporte ferroviário sob o regime de outorga de direito privado.

A exploração na modalidade da concessão é regida pelo Direito Público e submetida ao instituto da reversibilidade de bens que pode gerar desestímulo para os investimentos em infraestrutura e, em muitos casos, não garante a qualidade da continuidade da prestação do serviço. Por outro lado,





o estabelecimento da exploração do transporte ferroviário na modalidade de autorização tem como objetivo atrair mais investimento para o setor mediante a maior liberdade conferida pelo regime jurídico de Direito Privado e por possibilitar maior concorrência entre os agentes.

A transição entre regimes possibilita que parte do fardo regulatório de uma concessionária seja eliminada, possibilitando que ocorra reflexos positivos significativos, tanto na eficiência logística, quanto no custo transacional de algumas ações, o que possibilita que a requerente detentora da outorga de concessão possa fazer frente aos preços praticados por uma operadora ferroviária autorizatária.

Porém, vale mencionar que a migração entre regimes, proporcionada pela conversão dos contratos de concessão para autorização, mantém ainda importantes obrigações à operadora ferroviária requerente, derivadas do seu contrato de outorga original, relacionadas aos seguintes temas: metas de segurança, compartilhamento de malha, investimentos firmados na malha ferroviária, pagamento de valores remanescentes de outorga e obrigações já previstas relativas ao transporte de passageiros.

O instituto da adaptação de contrato de concessão para autorização, inclusive, terá o condão de reduzir possíveis ações judiciais relacionadas à diferença concorrencial resultante da comentada assimetria regulatória entre a outorga pública e privada.

Destaca-se, ainda, que não se trata de um direito automaticamente adquirido, vinculado ao ato, haja vista a discricionariedade do poder público na decisão, além da necessidade do cumprimento de uma série de exigências pelo concessionário requerente.

A Emenda que ora propomos inspira-se na Lei 13.879, de 3 de outubro de 2019, que alterou a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para permitir a adaptação da modalidade de outorga de serviço de telecomunicações de concessão para autorização. Ao adotarmos as diretrizes daquela lei, levando em consideração as especificidades de cada setor, guiaremos a regulação ferroviária às melhores práticas da regulação de telecomunicações, sabidamente eficiente na redução dos custos de comunicação em todo o país. A burocracia regulatória terá no precedente do setor de telecomunicações um azimute para seguir seu próprio caminho





respeitadas as características próprias de cada setor, nos termos da Regulamentação que vier a ser editada depois da sanção deste Projeto.

Esperamos que a possibilidade de adaptação dos contratos gere novo fluxo financeiro para melhoramento da malha ferroviária, com a criação de novos investimentos e geração de emprego e renda, e, principalmente, diminuição do Custo Brasil.

Além disso, a previsão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos de entrada em operação ferrovia na sua área de influência da concessionária possui respaldo no texto da Constituição Federal e na Lei de Licitações. Assim, a previsão expressa do reequilíbrio visa garantir maior segurança jurídica para os empreendimentos do setor ferroviário e atrair ainda mais investimentos para as ferrovias brasileiras.

Por conseguinte, contamos com o apoio dos nobres Senadores desta Casa de Leis para a aprovação da presente Emenda, a qual tão somente busca garantir os princípios constitucionais da isonomia, livre iniciativa e livre concorrência, aperfeiçoando a já excelente proposição que ora nos é submetida para deliberação

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

