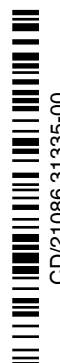


## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências



CD/21086.31335-00

### EMENDA Nº

Inclua-se na Medida Provisória nº 1.065, de 2021, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

**“Art. X.** Sem prejuízo do disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, indenizações e ressarcimentos que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura ferroviária de titularidade pública de interesse do Poder Concedente, inclusive em infraestrutura ferroviária da própria autuada ou de seu grupo econômico, desde que não importe em cumprimento de obrigação contratual.”

### JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo a inclusão de previsão para utilização de valores não tributários, multas, indenizações e ressarcimentos que a União auferir junto a operadoras ferroviárias para execução de infraestrutura ferroviária.

Primeiramente cabe salientar que o artigo 30, § 2º da Lei 13.448, de 5 de junho de 2017, traz comando bastante semelhante a este:

*“Art. 30. São a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.*

[...]

*§ 2º Os valores apurados com base no caput deste artigo poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e subconcessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.”*

A inclusão do dispositivo muito contribui para a possibilidade de se modernizar a infraestrutura ferroviária por meio de recursos oriundos do setor ferroviário, somado à sua relevância para a execução de intervenções de interesse público que, em certas situações, não apresentam contrapartidas econômicas diretas, mas sim, grandes vantagens sociais, como é o caso de obras para mitigação de conflitos urbanos entre o município e a ferrovia.

Nestes casos, que não são economicamente atrativos ao setor privado, é que este recurso se mostra preponderante, pois viabiliza a implantação das soluções de interesse exclusivo da população.

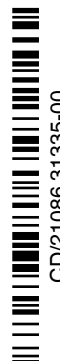
O próprio Ministério Público Federal (MPF) enviou em 24 de fevereiro de 2021 aos Ministérios da Economia e da Infraestrutura Nota Técnica na qual ressalta que o objetivo das prorrogações antecipadas dos contratos ferroviários é tornar o setor eficiente e competitivo, por meio de melhorias em infraestrutura, tecnologia e serviços, e não fazer caixa para o Tesouro Nacional por meio de acréscimos de valor de outorga.

O documento (NOTA TÉCNICA N° 3/2021/GTTRANSPORTES/3ªCCR) foi elaborado pelo Grupo de Trabalho Transportes da Câmara do Consumidor e da Ordem Econômica do MP (3CCR) e conclui o seguinte:

#### **“IV - Conclusões**

*Pelos fatos e fundamentos expostos, conclui-se que:*

*(i) o pagamento de valor pela concessionária a título de outorga, em decorrência das prorrogações antecipadas dos contratos de concessão ferroviárias qualificados pelo PPI já concluídas, é irregular por afrontar o Art. 6º da Lei nº 13.448/2017, haja vista que o referido dispositivo preceitua como principal condição que justifique a prorrogação a realização de investimentos não previstos originalmente, cuja análise de vantajosidade deve ser pautada visando a aplicação da totalidade dos recursos gerados pela prorrogação, com vistas à máxima efetividade da finalidade pretendida pelo mecanismo instituído, qual seja a promoção do desenvolvimento e ampliação da infraestrutura logística do país.*

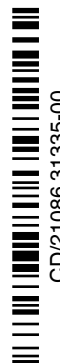


*(ii) o pagamento de adicional ao valor de outorga em razão do inadimplemento de obrigações contratuais pelas concessionárias beneficiárias de prorrogações contratuais, não obstante ser respaldada, apenas a título exemplificativo, pela previsão contida no Ar. 7º da Lei nº 13.448/2017, caracteriza-se como prática eivada de ilegalidade em face do estrito descumprimento do princípio do qual decorre a teoria dos motivos determinantes, tendo em vista que, ao oportunizar à concessionária beneficiária da prorrogação a substituição de uma obrigação de investimento por um pagamento de valor de outorga, cria incentivos à não realização dos investimentos exigidos, ante as suas desvantagens econômicas frente ao pagamento de outorga, contrariando assim os objetivos perseguidos pela política pública promovida pelo Governo Federal que fundamentou a criação do instituto da prorrogação antecipada, cuja principal motivação é a realização de investimentos voltados à melhoria e expansão da infraestrutura de transportes nacional.”*

Cabe salientar que há recomendação do Tribunal de Contas da União – TCU bastante semelhante ao do MPF, no que diz respeito à utilização do valor de outorga de prorrogações antecipadas, visando à implantação de projetos ferroviários: por meio do Ofício nº 9504/2020-TCU/Seproc, de 13 de março de 2020, encaminhado ao Ministério da Infraestrutura, o TCU informou à referida pasta ministerial acerca do Despacho do Ministro Bruno Dantas, anexo ao Ofício nº 9504/2020-TCU/Seproc, constante no Processo TC 018.842/2019-4.

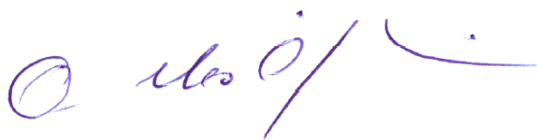
Dentre as recomendações e determinações apresentadas, destacamos a recomendação “iv” transcrita abaixo:

*(iii) “IV) recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que, caso opte por direcionar recursos calculados para fins de valoração de outorga na prorrogação antecipada para projetos específicos, com base no art. 25, §1º, da Lei 13.448/2017, **analise a viabilidade de se direcionar integralmente o resultado da modelagem econômico-financeira para a implantação de projetos definidos como prioritários no Plano Nacional de Logística (PNL) e pelo Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), a exemplo do trecho da FICO entre Água Boa/MT e Lucas do Rio Verde/MT e do trecho da FIOI que conecta Caetité/BA à FNS (seção III.7.1 do relatório);”** (grifos nossos).*



Além disso, mostra-se importante ampliar o escopo originalmente previsto pela medida provisória para as ferrovias de interesse do Poder Concedente, possibilitando que o órgão formulador da política pública do setor ferroviário escolha, de forma técnica, as intervenções necessárias a serem implantadas.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM

