



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

EMENDA Nº _____ - PLENÁRIO

(ao PLS 261 de 2018)

Incluem-se os seguintes parágrafos ao art. 37 ao PLS nº 261, de 2018:

Art.37.....

§ 2º-A Na hipótese da existência de capacidade ociosa nas condições do § 2º, a recusa imotivada de disponibilização de capacidade a terceiros poderá ensejar pedido de avaliação por parte do poder regulador

§ 2º-B O poder regulador definirá as condições comerciais e o prazo para uso da capacidade ociosa pleiteado nos termos do § 2º-A.

§ 3º-A No transporte ferroviário de que trata o § 3º, quando prestado em ferrovias outorgadas ou, cujo contrato de renovação ou repactuação seja assinado a partir da data de publicação desta lei em regime público, a concessionária deverá permitir acesso a malha ferroviária, disponibilizando os volumes de capacidade de cargas requeridos, assegurada a remuneração pela capacidade contratada, nos termos do contrato de concessão;

§ 3º-B O concessionário de infraestrutura que opera em regime público deverá garantir os investimentos necessários para evitar a saturação na capacidade da ferrovia, de modo a permitir o compartilhamento da malha.

Justificação

Direito de Passagem é definido como a operação em que uma concessionária (ou autorizatória) permite a outra, mediante remuneração ou compensação financeira, trafegar na sua malha, para complementar uma prestação de serviço no transporte ferroviário.

Vale ressaltar que no modelo atual temos uma reduzida participação dos fluxos intramodais com apenas 7% do transporte realizado na modalidade de Direito de Passagem.



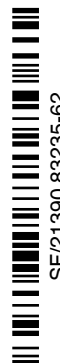
Ao ampliar o direito de passagem objetiva-se maximizar a eficiência do uso da malha ferroviária, dado que ao mesmo tempo é permitido que o transporte se desenvolva por distâncias que o tornem competitivo, mas também viabiliza a chegada da carga originária de uma malha em destino na outra malha, garantindo a integração intramodal e intermodal.

Cabe salientar que temos cerca de 60% dos trechos ferroviários subutilizados ou abandonados, o que representa uma ineficiência e um desperdício do estoque de capital ferroviário que poderia contribuir para equilibrar a nossa matriz de transportes concentrada no modal rodoviário (cerca de 65% na movimentação de cargas), reduzir os custos dos fretes e o tempo de movimentação de cargas, além de trazer benefícios ambientais.

Além disso, o § 3º-B busca materializar em lei decisão do TCU sobre as renovações antecipadas, passando a exigir que os contratos de concessão prevejam que o concessionário deverá expandir sua capacidade quando a ferrovia atingir 90% de saturação (gatilho) de modo a garantir o compartilhamento da malha ferroviária, devidamente remunerado, assegurando assim o direito de passagem.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**



SF/21390.83235-62