

Jacqueline de Souza Alves da Silva

De: Presidência
Enviado em: terça-feira, 12 de abril de 2022 18:13
Para: Jacqueline de Souza Alves da Silva
Assunto: ENC: Carta ANTF - Veto 67 - Marco das Ferrovias
Anexos: Carta 103 ANTF - veto 67 - derrubada do reequilíbrio e manutenção direito de preferencia.pdf

De: Renata Segantin [mailto:renata.segantin@antf.org.br]
Enviada em: terça-feira, 12 de abril de 2022 16:01
Para: Presidência <presidente@senado.leg.br>; Joao Batista Marques <JMARQUES@senado.leg.br>
Assunto: Carta ANTF - Veto 67 - Marco das Ferrovias

Carta n. 103/2022

Brasília, 30 de março de 2022.

Exmo. Sr. RODRIGO PACHECO
PRESIDENTE DO CONGRESSO NACIONAL

Excelência,

A **ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – ANTF**, entidade que representa as concessionárias privadas do serviço público de transporte ferroviário de carga, congregando todas as concessionárias privadas de ferrovias de carga que operam na malha brasileira, apresenta à V.Exa. **razões** para a previsão do REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO dos contratos de concessão ferroviária, o que requer a **rejeição dos ITENS 018, 019, 020, 021, 022, 023 do veto presidencial nº 67/2021** aos §§ 11º e 12º e incisos do art. 64, bem como **a manutenção dos ITENS 027, 028, 029 e 030**, relacionados à previsão de DIREITO DE PREFERÊNCIA (caput e parágrafos do art.67) do Projeto de Lei nº 3.754, de 2021 (nº 261, de 2018 no Senado Federal), convertido na Lei Federal nº 14.273/2021.

A previsão expressa do reequilíbrio econômico-financeiro em Lei proporciona segurança jurídica não apenas para os contratos administrativos, mas também para a continuidade da prestação o serviço de transporte ferroviário de carga e o atendimento dos usuários deste modal.

É relevante destacar que a Medida Provisória nº 752, convertida na Lei nº 13.448, possibilitou as prorrogações antecipadas. Foi então realizada a intensa agenda do Governo para promover as renovações antecipadas das concessões ferroviárias com a assinatura dos contratos prorrogados da Malha Paulista e das Estadas de Ferro Vitória-Minas e Carajás. A MRS está prestes a assinar a renovação de seu contrato de

concessão e também estão em andamento as renovações da Ferrovia Centro-Atlântica e da Malha Sul, inclusive já qualificadas pelo Programa de Parcerias e Investimentos – PPI. Portanto, **é essencial prever mecanismos de garantias da boa qualidade da prestação do serviço ferroviário de carga e de saúde financeira para não colocar as concessões em risco e até mesmo os esforços do Governo nas prorrogações antecipadas já concretizadas e nas que estão em andamento.**

O Marco Legal das Ferrovias inova o setor ferroviário ao prever a possibilidade de exploração do transporte ferroviário por meio de autorização. Este fato amplia a oferta de transporte, bem como reduz custos. Entretanto, há criação de concorrência assimétrica pela convivência de dois regimes jurídicos com regulação diferenciada.

No regime privado, as autorizatárias não possuem estabelecimento de teto tarifário, os preços são livremente negociados e não há obrigatoriedade de oferta de capacidade de transporte para atendimento dos usuários. Enquanto as concessões, são fortemente reguladas com estabelecimento de valor máximo cobrado pelo frete e garantia de disponibilização de capacidade para atender os usuários, inclusive com previsões de obrigações de gatilho de investimento para atender demanda quando houver saturação.

Destacamos a relevância e importância de mecanismos do Poder Público para assegurar a manutenção das concessões frente a coexistência de competição entre regimes de exploração com assimetria regulatória, bem como a capacidade financeira destas concessões para que o serviço de transporte ferroviário mediante concessão continue a ser prestado com qualidade.

Os contratos de concessão foram firmados com matriz de risco avaliando o cenário existente no momento da celebração. A criação das autorizações ferroviárias altera o cenário não considerado no momento da determinação da matriz de riscos. Prever o reequilíbrio econômico-financeiro em lei mitiga os impactos da inovação legal também nessa matriz de risco do contrato, garantindo a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro, **se houver comprovação do desequilíbrio.**

Destacamos os fundamentos e as razões acerca da relevância da previsão expressa do reequilíbrio econômico-financeiro na Lei nº 14.273/2021:

1. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato **atende ao princípio do interesse público**, pois evita que as partes obtenham ganhos ou sofram prejuízos em razão de eventos

extraordinários e garante que, pela redução do risco ao particular, a Administração Pública possa contratar a preços mais baixos.

2. A preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos observa e segue os **direitos, garantias e princípios previstos na Constituição Federal, na Lei de Concessões e Lei de Licitações**.

3. A quebra da equação econômico-financeira dos contratos gera a **necessidade de sua recomposição**.

4. A expressa previsão de reequilíbrio econômico-financeiro no Marco Legal do Setor Ferroviário é essencial para **dar segurança jurídica aos contratos administrativos**.

5. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato é essencial para a **continuidade e a boa prestação do serviço de transporte ferroviário**.

A Lei 14.273/2021 tem como objetivo ampliar a participação do setor ferroviário na matriz de transporte brasileira. Portanto, para garantir que sejam feitos cada vez mais investimentos no setor ferroviário, é necessário conferir segurança jurídica e prever a possibilidade de equilíbrio econômico-financeiro aos contratos de concessão, instituto que estava previsto inclusive na MP 1065, que caducou em fevereiro e perdeu seu objeto em decorrência da aprovação do PLS 261/18 pelo Congresso Nacional.

Assim, a previsão de reequilíbrio no texto da Lei nº 14.273/2021 apenas prevê o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato **se houver comprovação do desequilíbrio**, em linha com o previsto na Constituição Federal. Não é criado direito automático e inequívoco não previsto em contrato nem há alteração de alocação de risco ou criação de nova despesa ao Poder Concedente.

A previsão expressa do **reequilíbrio** garante a **ampliação dos investimentos** nas ferrovias e da participação transporte ferroviário com o objetivo de **reduzir custos**, produzindo benefícios sociais na **geração de emprego** e circulação de riqueza, tudo em prol do **interesse público**.

O reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão ferroviária, que foi objeto de veto presidencial, é instrumento necessário para a concretização dos objetivos de ampliação do setor ferroviário, adequadamente aprovado pelo Congresso Nacional para desenvolver o transporte ferroviário de carga.

No tocante ao direito de preferência, trata-se de uma hipótese de restrição à concorrência e cria barreiras à entrada de mais atores no setor ferroviário nacional. Neste sentido, a previsão do direito de preferência contraria o espírito da lei que busca promover a ampliação das ferrovias e a competitividade do setor e, assim, promover preços mais atrativos para a prestação do serviço de transporte de carga.

Portanto, reestabelecer a previsão de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão ferroviária, mediante **a vigência dos §§ 11º e 12º do art. 64 e seus incisos**, da Lei nº 14.273/2021, é medida que se impõe - **Veto 67** – **rejeitando o veto aos ITENS 018, 019, 020, 021, 022, 023**.

Além disso, o setor destaca a relevância da manutenção da exclusão da previsão de direito de preferência - **Veto 67** – **mantendo o veto aos ITENS 027, 028, 029 e 030** (caput e parágrafos do art.67, da Lei nº 14.273/2021).

Aproveitamos a oportunidade para renovar nossos votos de estima e apreço.

Respeitosamente

Fernando Simões Paes

Diretor-Executivo



Carta n. 103/2022

Brasília, 30 de março de 2022.

Exmo. Sr. RODRIGO PACHECO
PRESIDENTE DO CONGRESSO NACIONAL

Excelência,

A **ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – ANTF**, entidade que representa as concessionárias privadas do serviço público de transporte ferroviário de carga, congregando todas as concessionárias privadas de ferrovias de carga que operam na malha brasileira, apresenta à V.Exa. razões para a previsão do REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO dos contratos de concessão ferroviária, o que requer a **rejeição dos ITENS 018, 019, 020, 021, 022, 023 do veto presidencial nº 67/2021** aos §§ 11º e 12º e incisos do art. 64, bem como a **manutenção dos ITENS 027, 028, 029 e 030**, relacionados à previsão de DIREITO DE PREFERÊNCIA (caput e parágrafos do art.67) do Projeto de Lei nº 3.754, de 2021 (nº 261, de 2018 no Senado Federal), convertido na Lei Federal nº 14.273/2021.

A previsão expressa do reequilíbrio econômico-financeiro em Lei proporciona segurança jurídica não apenas para os contratos administrativos, mas também para a continuidade da prestação o serviço de transporte ferroviário de carga e o atendimento dos usuários deste modal.

É relevante destacar que a Medida Provisória nº 752, convertida na Lei nº 13.448, possibilitou as prorrogações antecipadas. Foi então realizada a intensa agenda do Governo para promover as renovações antecipadas das concessões ferroviárias com a assinatura dos contratos prorrogados da Malha Paulista e das Estadas de Ferro Vitória-Minas e Carajás. A MRS está prestes a assinar a renovação de seu contrato de concessão e também estão em andamento as renovações da Ferrovia Centro-Atlântica e da Malha Sul, inclusive já qualificadas pelo Programa de Parcerias e Investimentos –



PPI. Portanto, é essencial prever mecanismos de garantias da boa qualidade da prestação do serviço ferroviário de carga e de saúde financeira para não colocar as concessões em risco e até mesmo os esforços do Governo nas prorrogações antecipadas já concretizadas e nas que estão em andamento.

O Marco Legal das Ferrovias inova o setor ferroviário ao prever a possibilidade de exploração do transporte ferroviário por meio de autorização. Este fato amplia a oferta de transporte, bem como reduz custos. Entretanto, há criação de concorrência assimétrica pela convivência de dois regimes jurídicos com regulação diferenciada.

No regime privado, as autorizatárias não possuem estabelecimento de teto tarifário, os preços são livremente negociados e não há obrigatoriedade de oferta de capacidade de transporte para atendimento dos usuários. Enquanto as concessões, são fortemente reguladas com estabelecimento de valor máximo cobrado pelo frete e garantia de disponibilização de capacidade para atender os usuários, inclusive com previsões de obrigações de gatilho de investimento para atender demanda quando houver saturação.

Destacamos a relevância e importância de mecanismos do Poder Público para assegurar a manutenção das concessões frente a coexistência de competição entre regimes de exploração com assimetria regulatória, bem como a capacidade financeira destas concessões para que o serviço de transporte ferroviário mediante concessão continue a ser prestado com qualidade.

Os contratos de concessão foram firmados com matriz de risco avaliando o cenário existente no momento da celebração. A criação das autorizações ferroviárias altera o cenário não considerado no momento da determinação da matriz de riscos. Prever o reequilíbrio econômico-financeiro em lei mitiga os impactos da inovação legal



também nessa matriz de risco do contrato, garantindo a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro, **se houver comprovação do desequilíbrio**.

Destacamos os fundamentos e as razões acerca da relevância da previsão expressa do reequilíbrio econômico-financeiro na Lei nº 14.273/2021:

1. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato **atende ao princípio do interesse público**, pois evita que as partes obtenham ganhos ou sofram prejuízos em razão de eventos extraordinários e garante que, pela redução do risco ao particular, a Administração Pública possa contratar a preços mais baixos.
2. A preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos observa e segue os **direitos, garantias e princípios previstos na Constituição Federal, na Lei de Concessões e Lei de Licitações**.
3. A quebra da equação econômico-financeira dos contratos gera a **necessidade de sua recomposição**.
4. A expressa previsão de reequilíbrio econômico-financeiro no Marco Legal do Setor Ferroviário é essencial para **dar segurança jurídica aos contratos administrativos**.
5. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato é essencial para **a continuidade e a boa prestação do serviço de transporte ferroviário**.

A Lei 14.273/2021 tem como objetivo ampliar a participação do setor ferroviário na matriz de transporte brasileira. Portanto, para garantir que sejam feitos cada vez mais investimentos no setor ferroviário, é necessário conferir segurança jurídica e prever a possibilidade de equilíbrio econômico-financeiro aos contratos de concessão, instituto que estava previsto inclusive na MP 1065, que caducou em fevereiro e perdeu seu objeto em decorrência da aprovação do PLS 261/18 pelo Congresso Nacional.



Assim, a previsão de reequilíbrio no texto da Lei nº 14.273/2021 apenas prevê o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato **se houver comprovação do desequilíbrio**, em linha com o previsto na Constituição Federal. Não é criado direito automático e inequívoco não previsto em contrato nem há alteração de alocação de risco ou criação de nova despesa ao Poder Concedente.

A previsão expressa do **reequilíbrio** garante a **ampliação dos investimentos** nas ferrovias e da participação transporte ferroviário com o objetivo de **reduzir custos**, produzindo benefícios sociais na **geração de emprego** e circulação de riqueza, tudo em prol do **interesse público**.

O reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão ferroviária, que foi objeto de veto presidencial, é instrumento necessário para a concretização dos objetivos de ampliação do setor ferroviário, adequadamente aprovado pelo Congresso Nacional para desenvolver o transporte ferroviário de carga.

No tocante ao direito de preferência, trata-se de uma hipótese de restrição à concorrência e cria barreiras à entrada de mais atores no setor ferroviário nacional. Neste sentido, a previsão do direito de preferência contraria o espírito da lei que busca promover a ampliação das ferrovias e a competitividade do setor e, assim, promover preços mais atrativos para a prestação do serviço de transporte de carga.

Portanto, reestabelecer a previsão de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão ferroviária, mediante **a vigência dos §§ 11º e 12º do art. 64 e seus incisos**, da Lei nº 14.273/2021, é medida que se impõe - **Veto 67 – rejeitando o veto aos ITENS 018, 019, 020, 021, 022, 023**.



Além disso, o setor destaca a relevância da manutenção da exclusão da previsão de direito de preferência - **Veto 67** – **mantendo o veto aos ITENS 027, 028, 029 e 030** (caput e parágrafos do art.67, da Lei nº 14.273/2021).

Aproveitamos a oportunidade para renovar nossos votos de estima e apreço.

Respeitosamente

Fernando Simões Paes

Diretor-Executivo