

LEI Nº 14.273, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2021.

LEI Nº 14.273, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2021.

Partes vetadas pelo Presidente da República e rejeitadas pelo Congresso Nacional do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (PL 3.754, de 2021, na Câmara dos Deputados), que “Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis .nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973”.

“Art. 25.:

§ 1º

.....

II –

.....

e) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental;

.....

.....”

“Art. 27.:

.....

V – a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída.

.....”

“Art. 29.:

.....

III – capacidade de transporte;

IV - condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

.....

.....”

“Art. 38. É vedada a recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas.

§ 1º É justificativa para a recusa de transporte de carga ferroviária, na forma do regulamento:

I – a saturação da via;

II – o não atendimento das condições contratuais de transporte;

III – a indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios adequados ao transporte da carga.

§ 2º Cabe ao regulador ferroviário fiscalizar o cumprimento do disposto neste artigo.”

“Art. 64.

§ 11. 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.

§ 12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o § 11 deste artigo pode ser efetivada mediante:

- I – a redução do valor da outorga;
- II – o aumento do teto tarifário;
- III – a supressão da obrigação de investimentos;
- IV – a ampliação do prazo contratual. ”

“Art. 66.

§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no **caput** deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 desta Lei.

.....”

“Art. 67. Caso, nos primeiros 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 25 ou 26 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais ou às protocoladas na proposta vencedora.

§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência referida no **caput** deste artigo e oferecerá prazo de até 15 (quinze) dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.

.....”

Congresso Nacional, em 10 de outubro de 2023 .


Senador Rodrigo Pacheco
Presidente da Mesa do Congresso nacional