

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.701, DE 2014

Acrescenta o § 5º ao art. 14 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para dispor sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias.

Autor: Deputado JÚLIO LOPES

Relator: Deputado PAULO FEIJÓ

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe acrescenta o § 5º ao art. 14 da Lei nº 10.233, de 2001, para permitir aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, a aquisição, em nome da União, de equipamentos, locomotivas, material rodante, peças e demais bens vinculados à prestação desses serviços.

Trata-se de medida de estímulo ao desenvolvimento do modo ferroviário, na medida em que se almeja a retomada dos investimentos e a redução dos custos dos serviços por meio da extensão dos efeitos da imunidade recíproca aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário, benefício que protege as pessoas jurídicas de direito público, umas das outras, no que tange à incidência de impostos, o que se justificaria pelo fato dos bens adquiridos serem revertidos para a União ao final do contrato.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

O sistema ferroviário brasileiro foi concedido à iniciativa privada, por meio de concessões, em 1997. Os investimentos privados na recuperação da malha, modernização de locomotivas e vagões, além de novos métodos de gestão, trouxeram resultados positivos para o setor. A consequência foi o aumento da participação deste modo de transporte na matriz brasileira de transporte de carga, que passou de aproximadamente 15% à época das concessões, para algo em torno de 25% na atualidade.

Porém, apesar dos significativos avanços, o modelo de regulação econômica preconizado nos contratos apresentou pontos falhos, como: não estimular um maior nível de investimentos, não propiciar melhor utilização da malha ferroviária em toda a sua extensão e não permitir maior concorrência entre as concessionárias, principalmente por conta das restrições à utilização de instrumentos como o direito de passagem e o tráfego mútuo.

O projeto de lei ora em apreciação tem por objetivo fomentar os investimentos no modo ferroviário por meio da extensão dos efeitos da imunidade tributária recíproca aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário. Pela proposição, as empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário poderão adquirir, em nome da União, locomotivas, material rodante, peças e outros bens vinculados à prestação do serviço de transporte ferroviário. O benefício se justifica pelo fato de que os bens adquiridos serão revertidos para a União ao final dos contratos de concessão, cabendo indenização do montante não amortizado.

Caso o projeto seja aprovado, cria-se um ambiente favorável à realização de investimentos por parte das concessionárias, os quais devem produzir externalidades positivas às comunidades lindeiras, além dos inquestionáveis benefícios à operação, estes últimos com repercussões esperadas no valor do frete.

No entanto, é necessário aperfeiçoar o projeto para que os objetivos colimados sejam plenamente atingidos. Para tal, proponho duas modificações.

A primeira altera a redação do § 5º, limitando o benefício à aquisição de locomotivas e material rodante. A remissão à expressão “*peças e demais bens vinculados*” torna imprecisa a abrangência do benefício da

imunidade recíproca, que poderia, seguramente, ser utilizada inclusive para a aquisição de bens não reversíveis, como o caso dos gastos com superestrutura da via permanente que, por força de contrato, não são considerados investimentos, por se tratar de obrigação da concessionária.

A segunda acrescenta o § 6º ao art. 14, para que o benefício auferido pela concessionária com a imunidade recíproca seja integralmente revertido ao usuário, por meio da revisão da tarifa.

Os contratos de concessão previram tarifas máximas para a prestação do serviço de transporte ferroviário. Estas foram definidas para cada ferrovia e variam conforme o produto transportado e a distância percorrida. Também foi previsto o reajuste destas tarifas máximas com base em índices de inflação, bem como a possibilidade de revisão, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Estas tarifas foram definidas com base nos custos operacionais da RFFSA e as únicas alterações efetuadas até 2011 foram os reajustes das tarifas com base na inflação, considerando o Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI).

Assim, caso não haja a obrigação legal de transferência do benefício ao usuário, é grande o risco de que o ganho seja apropriado pelo concessionário sem qualquer repercussão para o frete. A revisão do teto tarifário com a incorporação de eventuais benefícios auferidos por força da futura lei caberá à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

O projeto em análise, na medida em que estimula o investimento no modo ferroviário, contribui para a redução dos custos dos serviços prestados ao usuário e para a melhoria do desempenho na operação. Por essa razão, somos, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, pela aprovação do PL nº 7.701, de 2014, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado PAULO FEIJÓ
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.701, DE 2014

Dispõe sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 14 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido dos §§ 5º e 6º:

"Art. 14.....
.....

§ 5º As empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, em âmbito federal, poderão adquirir em nome da União locomotivas e material rodante necessários à prestação desses serviços.

§ 6º O benefício a que se refere o parágrafo anterior deverá ser repassado aos usuários, por ocasião da revisão anual da tarifa, na forma estabelecida pela ANTT." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado PAULO FEIJÓ
Relator