

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 845, de 2018)

Acrescentem-se, no art. 2º da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018, novas hipóteses de recursos para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário:

“**Art. 2º**.....

.....

II – doações;

III – multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias;

IV – multas de trânsito de que trata a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; e

V – outros que lhe forem atribuídos.

.....

§ 3º Os valores arrecadados na hipótese do inciso III serão depositados em contas vinculadas às concessionárias.

§ 4º Apenas nos Estados e Municípios onde houver linhas férreas instaladas serão transferidos recursos na hipótese do inciso IV, a serem depositados em contas vinculadas aos entes arrecadadores, e no limite de sete e meio por cento do valor das multas de trânsito arrecadas mensalmente, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para serem destinados, exclusivamente, à segurança das passagens ferroviárias em nível e à construção ou revitalização de passagens ferroviárias em desnível com vias públicas, ciclovias e passagens de pedestres.”

JUSTIFICAÇÃO

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apontam que, de 2001 a 2016, a velocidade dos trens caiu entre 5% e 76%. Em alguns ramais os trens circulam a menos de 10 km/h. Parte significativa dessa perda de desempenho é devida à falta de investimentos na resolução de conflitos em cruzamentos em níveis.

Não por acaso, na própria Exposição de Motivos da MPV nº 845, de 2018, os Senhores Ministros dos Transportes e do Planejamento, textualmente, citam a utilização dos valores do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário para mitigação de conflitos



urbanos que vierem a surgir com a operação ferroviária nas cidades ao longo do traçado das ferrovias.

Ocorre que a MPV elenca textualmente apenas três fontes para o Fundo: dotações consignadas na lei orçamentária anual da União e seus créditos; doações; e recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/TO - Estrela D'Oeste/SP, e o respectivo ágio, deixando, assim, para a regulamentação superveniente o funcionamento do fundo e o detalhamento de outras fontes de receitas que lhe forem atribuídas.

Dessa forma, para se evitar insegurança jurídica, faz-se oportuno emendar a Medida Provisória no sentido de determinar, em nível legal apropriado, mais duas fontes de receitas: multas por descumprimento dos contratos de concessão ou arrendamento das ferrovias e multas de trânsito.

Depositar as multas aplicadas em razão de descumprimentos dos contratos ferroviários no Fundo facilitará o efetivo pagamento das obrigações, que poderão ser reinvestidas diretamente na infraestrutura ferroviária. Atualmente, esses haveres quase nunca são pagos apropriadamente. Não raros são os casos em que a ANTT autua as concessionárias, entretanto, não consegue receber os valores, que são discutidos *ad infinitum*.

Outra maneira de se mitigar conflitos e dar eficiência ao sistema de transportes brasileiro é a destinação de receitas do modo rodoviário para o ferroviário. Ao se transferir receitas arrecadadas por infrações em multas obtidas no modo rodoviário, sabidamente menos eficiente econômica e ambientalmente, para o modo ferroviário, estaremos aumentando o incentivo ao emprego da ferrovia e, ao mesmo tempo, diminuindo a demanda pela rodovia, o que por óbvio diminuirá a receita com multas, equilibrando dinamicamente o sistema. Portanto, estaremos quebrando a tão criticada indústria da multa na mesma ação que revitalizamos a indústria ferroviária.

Além dessas razões, a Emenda que ora apresentamos enfatiza o caráter nacional do fundo, que poderá obter e aplicar receitas em todo o território nacional. Diante de todo o exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA

