

Sumário Executivo de Medida Provisória

Medida Provisória nº 800, de 2017.

Publicação: DOU de 19 de setembro de 2017.

Ementa: Estabelece as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais e dá outras providências.

Resumo das Disposições

A Medida Provisória (MPV) nº 800, de 18 de setembro de 2017, contém três artigos que tratam de dois assuntos distintos.

O primeiro artigo dispõe sobre o que foi denominado de “reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais”, ou seja, a MPV permite que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) celebre aditivo contratual com as concessionárias de rodovias federais “cujos contratos prevejam concentração de investimentos em seu período inicial”, com vistas a, na prática, postergar ou alongar o calendário de investimentos originalmente acordado no início da concessão.

O prazo máximo da reprogramação de investimentos será de até 14 anos, condicionado à “demonstração da sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento” até o fim do período de concessão originalmente acordado.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão do adiamento dos investimentos inicialmente previstos se daria por meio de redução de tarifas cobradas *após* decorrido o período de realização dos investimentos reprogramados, de redução do prazo de vigência da concessão ou da combinação desses dois critérios.

Por fim, o artigo aqui analisado determina ainda que a reprogramação dos investimentos deverá priorizar o aporte de recursos em trechos onde houver maior

concentração de demanda, e que as empresas que aderirem ao procedimento de que trata a MPV não poderão optar pela devolução amigável da concessão ao Poder Público (denominada “relicitação”) facultada pela Lei nº 13.448, de 2017.

O segundo assunto é tratado no art. 2º, que determina que os transportadores de cargas próprias, (incluindo geral, especial e perigosa) deverão se cadastrar no Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) no prazo de até um ano, contado da edição de regulamento pela ANTT, o que atualmente é exigido apenas para transportadores de cargas de terceiros.

O último artigo determina a vigência imediata da MPV aqui analisada.

A exposição de motivos que acompanha a medida provisória cita como razão para a postergação dos investimentos o fato de que as concessões realizadas entre 2012 e 2014 teriam sido modeladas com “objetivo político” de adiantar investimentos, e que teria havido suposições incorretas para o desempenho da economia brasileira – em vez de crescimento econômico acelerado, como avaliou o governo, ocorreu o exato oposto, ou seja, uma das maiores crises econômicas da história brasileira, com impacto sobre a estimativa de retorno financeiro das concessões. Em outras palavras, a exposição de motivos busca creditar os atuais problemas financeiros das concessionárias às opções políticas e às deficiências técnicas com que tais concessões teriam sido modeladas.

Assim, ante o quadro de grave crise econômica, as concessionárias estariam atravessando dificuldades tanto pela “drástica redução na demanda”, com impacto negativo sobre suas receitas, como pelo escasseamento de crédito disponível para esses projetos, muito em função da própria quebra de demanda. Ao postergar os investimentos, segundo o Governo, as empresas teriam novamente acesso a crédito para serem financiadas.



O Governo alega, ainda, que a aplicação do procedimento de reprogramação proposto na MPV para as concessionárias que vêm descumprindo o cronograma de investimentos seria mais benéfica para o interesse público do que a caducidade (art. 38 da Lei nº 8.987, de 1995) ou a relicitação (cap. III da Lei nº 13.448, de 2017). O Governo avalia terem sido “notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios [das tarifas] da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais”. Em função da grave crise financeira que o País atravessa, esse resultado não poderia ser repetido em novas concessões, que resultariam em maiores tarifas de pedágio.

Em relação ao segundo aspecto da MPV, o Governo indica que estaria buscando evitar a informalidade no transporte rodoviário de cargas, isto é, a mudança pretende sujeitar todos os transportadores ao mesmo conjunto de regras, de forma a evitar favorecimentos indevidos.

Por fim, a exposição de motivos busca justificar a relevância e a urgência da MPV citando o processo acelerado de deterioração financeira das concessionárias de rodovias e a necessidade de “instrumentos imediatos para combater os crescentes riscos” de aumento da informalidade e da evasão fiscal no transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Brasília, 21 de setembro de 2017.

Liliane Galvão Collares
Consultora Legislativa

Túlio A. Castelo Branco Leal
Consultor Legislativo

