



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a Medida Provisória Nº 845, de 2018, que *"Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Osvaldo Mafra (SD/SC)	001
Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	002
Senadora Lúcia Vânia (PSB/GO)	003
Deputada Federal Jô Moraes (PCdoB/MG)	004; 012; 013; 014
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	005
Senador Flexa Ribeiro (PSDB/PA)	006; 007; 008
Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	009
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PP/ES)	010; 011
Senador Ricardo Ferraço (PSDB/ES)	015; 016
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	017
Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	018
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	019

TOTAL DE EMENDAS: 19



Página da matéria



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

Autor Deputado Osvaldo Mafra	Partido Solidariedade/SC
1. __ Supressiva 2.____ Substitutiva 3. _X__ Modificativa 4. __Aditiva	

Dê-se aos §§ 1º e 2º, do artigo 3º da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018, a seguinte redação:

“Art.3º

.....

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul e na conclusão dos projetos técnicos da Ferrovia Litorânea, Imbituba-Araquari e da Ferrovia Leste-Oeste, Itajaí-São Miguel Do Oeste, ambas no Estado de Santa Catarina.

§ 2º Os investimentos referentes aos recursos do FNDF destinados ao Pará terão início no Município de Barcarena, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará e para garantir a conclusão dos projetos técnicos das Ferrovias mencionadas”.

JUSTIFICAÇÃO

A matriz de transporte de Santa Catarina está concentrada em 68% no modal rodoviário e os eixos rodoviários que mesmo ampliados, não terão a capacidade de absorver o aumento exponencial da população, das cidades, da atividade econômica, da movimentação portuária e do turismo.

A Ferrovia Litorânea não tem por objetivo ligar os portos catarinenses, mas sim, estes com a malha viária nacional e prover uma ampliação da malha viária do Estado tanto com destino ao mercado doméstico quanto para o mercado internacional por intermédio dos portos.

Trata-se de eixos ferroviários complementares e a conclusão do projeto técnico da Ferrovia Litorânea é fundamental para que se busque, posteriormente, a execução das obras tão necessárias para a eficiência da logística e a competitividade da economia catarinense.

Conforme informações da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC - uma composição de trem com 100 vagões substitui 357 caminhões em trajetos de longo curso, reduzindo emissões de CO2.

Por seu turno, a Ferrovia Leste-Oeste, conhecida como Ferrovia da Integração ou popularmente como Ferrovia do Frango, ligará a produção da Região Oeste de Santa Catarina aos portos catarinenses e possibilitará a redução dos custos de transporte, de manutenção de rodovias e emissões de poluentes pelos veículos em Santa Catarina.

Somente a carga congelada que viaja do Oeste aos portos, para exportação, representaria uma redução de quatro mil caminhões por mês nas rodovias BR-153, BR-282 e BR-470 _ o que significa, também, menor risco de acidentes nas estradas.

Logo, trata-se de projetos relevantes para a economia brasileira, não apenas a de Santa Catarina, cuja previsão anual de recursos soma à casa de R\$1,3 milhão para a Ferrovia Litorânea e R\$ 20 milhões para a Ferrovia Leste-Oeste.

Diante do exposto, dada a importância da conclusão dos referidos projetos para o crescimento e robustez da economia nacional e regional, conto com o apoio de meus pares a emenda em tela.

Sala das Comissões, em 01 de agosto de 2018.

Dep. OSVALDO MAFRA
Solidariedade/SC



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 02/08/2018	Proposição Medida Provisória 845/2018			
Autor JULIO LOPES	Nº do prontuário			
1 Supressiva	2. Substitutiva	3.x Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 20 DE JULHO DE 2018 .

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA MODIFICATIVA

Os artigos 2º e 3º da Medida Provisória n.º 845, de 20 de julho de 2018, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.....

I -

II – valores oriundos dos direitos de outorga das atuais concessões e subconcessões ferroviárias, relativos a parcelas vincendas a partir de janeiro de 2022;

III – valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relícticas das atuais concessões e subconcessões ferroviárias;

IV – valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias;

V - obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas e indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, inclusive devoluções de trechos;

VI - doações; e

VII - outros que lhe forem atribuídos.

Parágrafo único. As vinculações de receita orçamentária previstas no caput deverão vigorar pelo prazo de cinco anos, contado da data de entrada em vigor desta Medida Provisória, conforme o disposto no § 4º do art. 114 da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.” (NR)

“Art. 3º

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente nos seguintes trechos:

I - Ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde (PA), à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul;

II - Implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu/Queimados (RJ) na Malha Sudeste, concessionada à MRS Logística S.A, aos Municípios de Cariacica/Vitória (ES), na Estrada de Ferro Vitória a Minas, concessionada à Vale S.A;

III - Implantação da Ferrovia EF-354 GO/MT/RO - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste - FICO, no trecho entre Campinorte (GO) e Vilhena (RO); e

IV - Implantação do Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo, no trecho entre São Paulo (SP) e Itaquaquecetuba (SP);

§ 2º Os investimentos no trecho indicado no §1º, Inciso I, deste artigo terão início no Município de Barcarena, Estado do Pará, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde, no Estado do Pará, tendo como fonte prioritária os recursos decorrentes da outorga e ágio da subconcessão da EF-151- Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional (TO) - Estrela D'Oeste (SP);

§ 3º Os investimentos no trecho indicado no §1º, Inciso II, deste artigo terão início, simultaneamente, nos Municípios de Nova Iguaçu/Queimados (RJ) e nos Municípios de Cariacica/Vitória (ES);

§ 4º Os investimentos no trecho indicado no §1º, Inciso III, deste artigo terão início a partir do Município de Campinorte (GO), no entroncamento com a Ferrovia EF-151”. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os acontecimentos recentes dos últimos meses no setor de transportes do país comprovam na prática o que já é conhecido há tempos nos segmentos especializados, da urgente necessidade de alteração da matriz de transportes de cargas, ampliando o percentual de participação do transporte ferroviário.

Corroborando com esta urgente necessidade, o Governo Federal vem buscando expandir a qualidade da infraestrutura pública ferroviária, conferindo tratamento prioritário aos projetos considerados relevantes, conforme deliberado pelo Conselho do Programa de Parceria de Investimentos, respectivamente nas:

- a) Resolução Nº 41 de 2 de julho de 2018 - Ferrovia EF-354 GO/MT/RO (entre Campinorte/GO e Vilhena/RO - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste - FICO) e Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo (entre São Paulo/SP e

Itaquapecetuba/SP);

b) Resolução Nº 47, de 6 de julho de 2018 - Projetos do Tramo Norte da Ferrovia EF-151 – Ferrovia Norte-Sul (entre Açailândia/MA e Barcarena/PA, no Porto de Vila do Conde) e Ferrovia EF-118, Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Considerando a excelente iniciativa do Governo Federal de constituir o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário, com a publicação da MPV Nº 845, e simultaneamente conferir prioridade de aplicação de recursos no importante projeto ferroviário no Estado do Pará, entendeu-se pela oportunidade de se estender tão importante iniciativa, a projetos já priorizados no Programa PPI, localizados em outras unidades da Federação.

Desta forma, com as adequações sugeridas no texto da MPV, também estarão sendo contemplados os Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo, São Paulo, Goiás e Mato Grosso.

Paralelamente, em vista da grande capacidade de geração de recursos oriundos das concessões e subconcessões atuais e futuras, buscou-se ampliar os recursos alocáveis ao FNDF, a exemplo de outorgas das atuais concessões ferroviárias, a partir do ano de 2022 (para não sacrificar o Tesouro Nacional no curto prazo), de outorgas futuras oriundas das renovações das concessões existentes, de novas concessões, bem como de obrigações pecuniárias decorrentes de indenizações e devoluções de trechos.

PARLAMENTAR JULIO LOPES

EMENDA N° - 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

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 845/2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA ADITIVA

Dê- se aos § 1º e § 2º do art. 3º a seguinte redação:

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul e ao anel ferroviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG.

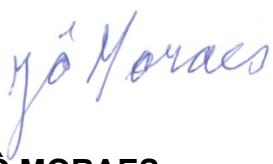
§ 2º Os investimentos referentes aos recursos do FNDF terão início no Município de Barcarena, Estado do Pará, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará e também à construção do anel ferroviário de contorno da Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG.

JUSTIFICAÇÃO

O governo pretende criar um Fundo Ferroviário Nacional com recursos orçamentários e financeiros decorrentes da outorga de subconcessão previsto para o trecho Ferrovia Norte-Sul que vai de Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, Nossa emenda pretende incluir neste fundo recursos para

construir um anel ferroviário na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Essa ferrovia de contorno terá um grande impacto local – dando celeridade ao próprio trânsito ferroviário, bem como desafogando aqueles do modal rodoviário, criando um duplo ganho logístico.

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.



JÔ MORAES

Deputada Federal – PCdoB



COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA N° 845, DE 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA N° 845, DE 2018

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA N° /2018

Os artigos 2º e 3º da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018, que institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.....

I -

II – valores oriundos dos direitos de outorga das atuais concessões e subconcessões ferroviárias, relativos a parcelas vincendas a partir de janeiro de 2022;

III – valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relícticas das atuais concessões e subconcessões ferroviárias;

IV – valores oriundos dos direitos de outorga de novas concessões e subconcessões ferroviárias;

V - obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas e indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, nomeadamente as derivadas de devoluções ao Poder Concedente de trechos antieconômicos e economicamente viáveis;

V - doações; e

VII - outros que lhe forem atribuídos.

Parágrafo único - As vinculações de receita orçamentária previstas no caput deverão vigorar pelo prazo de cinco anos, contado da data de entrada em vigor desta Medida Provisória, conforme o disposto no § 4º do art. 114 da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.”

“Art. 3º

*.....
§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente nos seguintes trechos:*

I - Prolongamento da EF – 151, de Açaílândia (MA) ao Complexo Portuário de Vila do Conde (PA);



II - Implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu (RJ) e Cariacica (ES), na Estrada de Ferro Vitória a Minas;

III - Implantação da Ferrovia EF-354, no trecho entre Campinorte (GO) e Lucas do Rio Verde (MT); e

IV - Implantação do Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo, no trecho entre os municípios de São Paulo (SP) e Itaquaquecetuba (SP);

§ 2º O processo de implantação do empreendimento atinente ao Inciso I do § 1º terá início no Município de Barcarena (PA), tendo como fonte prioritária os recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151- Ferrovia Norte-Sul, no trecho entre os municípios de Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP);

§ 3º O processo de implantação do empreendimento atinente ao Inciso II do §1º terá início, simultaneamente, nos Municípios de Nova Iguaçu (RJ) e Cariacica (ES), tendo como fonte prioritária 30% (trinta por cento) do total dos recursos decorrentes das outorgas e indenizações obtidos com a renovação antecipada respectivamente do conjunto de concessões constituído pela Malha Sudeste (MRS), pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e pela Malha Centro-Leste (FCA);

§ 4º O processo de implantação do empreendimento atinente ao Inciso III do § 1º terá início a partir do Município de Campinorte (GO), no entroncamento com a Ferrovia EF-151".

JUSTIFICAÇÃO

A iniciativa da União de constituir um Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário com a publicação da MPV 845 abre a oportunidade de priorização efetiva da implantação de empreendimentos ferroviários no país. Todavia, a iniciativa merece aperfeiçoamentos, pois garante fonte de recursos diretamente a um só dos empreendimentos priorizados pela própria União no Programa PPI, qual seja, a extensão da ferrovia EF 151 no Estado do Pará, e, mesmo assim, em montante bastante insuficiente para colocar a ferrovia em operação economicamente sustentável.

Neste sentido, ao tempo em que buscamos ampliar as fontes de recursos para formação do FNDF, com a incorporação de outorgas atuais e futuras e indenizações, também buscamos dar tratamento prioritário aos projetos considerados relevantes pela própria União Federal no Programa de Parceria de Investimentos:

- Resolução Nº 41, de 2 de julho de 2018: Ferrovia de Integração do Centro-Oeste – FICO, EF-354 (entre Campinorte/GO e Lucas do Rio Verde (MT) - Ferrovia) e ao Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo (entre São Paulo/SP e Itaquaquecetuba/SP), e



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSD/RJ

- Resolução Nº 47, de 6 de julho de 2018: Projetos do Tramo Norte da Ferrovia Norte-Sul, EF-151 – (entre Açailândia/MA e Barcarena/PA, no Porto de Vila do Conde) e a Ferrovia EF-118, Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Paralelamente, considerando que a União vem priorizando a renovação das concessões existentes, muitos estudos de logística, tal como o Sudeste Competitivo do Sistema CNI e o PELC/RJ 2045, recomendam fortemente a integração entre as diversas malhas ferroviárias existentes. Assim, procuramos corrigir tal deficiência na região sudeste do país, destacando na emenda investimento para a implantação da ferrovia EF 118 Rio/Vitória, em bitola larga, com trecho em bitola mista entre o Porto do Açu (RJ) e Cariacica (ES), conectando diretamente a Malha Sudeste (MRS), em bitola larga, com a Ferrovia Vitória/Minas (EFVM), em bitola métrica. Além deste benefício, um conjunto de empreendimentos industriais e portos de médio e grande porte vão ser atendidos com sua implantação, apoando desta maneira um maior equilíbrio na Matriz de Transportes do país.

Por fim, com a desativação de diversos trechos da Malha Centro-Leste (FCA), inclusive a antiga ferrovia Rio/Vitória, mais de 800 km de linhas férreas no Estado do Rio de Janeiro deixaram de operar, deixando o norte fluminense totalmente desconectado da malha ferroviária nacional, embora nesta região tenha sido implantando um porto de alta capacidade e com infraestrutura e área suficientes para se tornar um dos portos mais importantes do país – o Porto do Açu.

Sala da Comissão, em 06 de Agosto de 2018.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Hugo Leal", is enclosed within a light blue oval. Below the signature, the name is printed in a standard font.

Deputado/HUGO LEAL
(PSD/RJ)

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

Inclua-se o seguinte artigo na MPV nº 845, de 2018:

“**Art.** ... Os artigos 25 e 30 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passam a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 25**

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou por trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública, desde que desde que estejam localizadas nos mesmos estados por onde passem as linhas férreas do contrato prorrogado.

.....” (NR)

“**Art. 30**.....

.....
§ 2º Os valores apurados com base no *caput* deste artigo poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e subconcessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública, desde que estejam localizadas nos mesmos estados por onde passem as linhas férreas do contrato prorrogado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os investimentos decorrentes das renovações antecipadas dos contratos de concessão devem ser realizados nos estados que abrigam as linhas férreas sob concessão, que é onde ocorrem os impactos da atividade econômica desenvolvida pela concessionária.

Por isso, entendemos importante a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO

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

Exclua-se o § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018, e insira-se um novo inciso III no mesmo artigo, renumerando-se o atual, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....
III – os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura ferroviária; e

IV –
.....
.....

”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando a necessidade de incremento da infraestrutura ferroviária nacional, entendemos que, a partir da criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário, não apenas a receita de outorga decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional (TO) – Estrela D’Oeste (SP), como todas aquelas obtidas com o pagamento de outorgas devam ser destinadas a projetos vinculados ao setor ferroviário.

Nesse sentido, propomos a presente emenda, para cuja aprovação esperamos contar com o apoio dos nobres.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO

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

Dê-se a seguinte redação ao parágrafo 1º do art. 3º da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018:

“Art. 3º.....

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente na ligação ferroviária entre os municípios de Barcarena e Santana do Araguaia, no Estado do Pará.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A ferrovia que ligará as cidades de Barcarena a Santana do Araguaia, no Pará, já conta com projeto elaborado e está próxima de obter, inclusive, o necessário licenciamento ambiental – item reconhecidamente capaz de atrasar o início de obras de infraestrutura em nosso País.

Além disso, esse trecho é muito mais importante para a economia do Estado do Pará do que o trecho que consta na MPV, que liga Barcarena à Ferrovia Norte-Sul.

Essa é a razão por que apresentamos a presente emenda, que esperamos ver aprovada.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA SUBSTITUTIVA Nº

Dê-se ao art. 3º do Projeto a seguinte redação:

“Art. 3º

.....
§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente:

I - na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul; e

II - na Construção do Trecho Ferroviário que liga os municípios de Maracaju-MS, Cascavel-PR, Guarapuava-PR e Paranaguá-PR – Ferroeste.

.....” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

A emenda em questão tem o objetivo de garantir a prioridade na aplicação de recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário (FNDF) na Construção do Trecho Ferroviário que liga os municípios de Maracaju-MS, Cascavel-PR, Guarapuava-PR e Paranaguá-PR (Ferroeste).

A construção da Ferroeste é importante para o desenvolvimento do porto de Paranaguá – PR, pois, com uma linha mais moderna e menos sinuosa, será possível ampliar em oito vezes a capacidade de transporte ferroviário até o Porto, hoje estimado em 10 milhões de

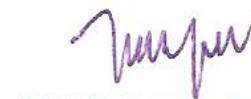
toneladas, de acordo com a Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná. Além disso, O ramal vai ampliar a velocidade média de transporte de carga, dos atuais 15 km/h para 65 km/h.

A obra é uma necessidade para o Brasil como um todo, pois a construção desse novo ramal ferroviário beneficiará os Estados do Paraná, de Mato Grosso, de Mato Grosso do Sul, e de Goiás.

Esse é uma necessidade do setor produtivo, atenderá as principais regiões produtoras de grãos do país. Pela importância dessa obra, no momento em que o Brasil precisa de investimentos em logística para alavancar o seu desenvolvimento econômico, gostaríamos de propor que o FNDF também investisse recursos de forma prioritária nesse ramal ferroviário.

Dessa forma, esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares a fim de ver aprovada a presente emenda.

Sala da Comissão, em 06 de agosto de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal PP/PR

2018-9105

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição

Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018

Autor

Deputado Evair Vieira de Melo – PP/ES

Nº Prontuário

1. X Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

EMENDA SUPRESSIVA

A Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018 passa a viger com as seguintes alterações:

Suprimam-se os §§ 1º e 2º do Art. 3º, que passa a viger com a seguinte redação:

“Art. 3º Art. 3º Os recursos do FNDF serão aplicados no subsistema ferroviário federal, observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa escoimar a vinculação dos recursos a uma obra preferencial, haja vista que a vinculação apriorística do recurso resulta em dois problemas, pois além de criar limitações à aplicação dos recursos do fundo, limita a capacidade do Congresso Nacional de estabelecer o orçamento geral.

ASSINATURA

Deputado Evair Vieira de Melo



ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição

Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018

Autor

Deputado Evair Vieira de Melo – PP/ES

Nº Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

EMENDA MODIFICATIVA

A Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018 passa a viger com as seguintes alterações:

O Art. 3º passa a viger com a seguinte redação:

“Art. 3º Os recursos do FNDF serão aplicados no subsistema ferroviário federal, observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento.

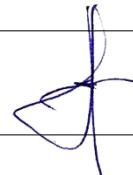
Parágrafo único. Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente na obra da EF-118.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa criar condições para que seja terminada a obra da Ferrovia EF-118, um compromisso de longa data do Governo Federal e que representa a principal ação para destravar o desenvolvimento do Estado do Espírito Santo.

ASSINATURA

Deputado Evair Vieira de Melo



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 845/2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Art. 3 o seguinte parágrafo:

“§ Os recursos do FNDF só poderão ser aplicados na malha ferroviária federal não concedida ou subconcedida ao setor privado.”

JUSTIFICAÇÃO

Os recursos do FNDF são recursos públicos, portanto não poderão ser utilizados para beneficiar a um concessionário ou subconcessionário privado.

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.

JÔ MORAES

Deputada Federal – PCdoB

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 845/2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA SUPRESSIVA

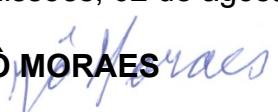
Suprime-se o §1º e o §2º do Art. 3º da Medida Provisória nº 845/2018.

JUSTIFICAÇÃO

Não há porque se priorizar exclusivamente a ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul.

A expansão da malha ferroviária federal brasileira dever ser realizada em várias unidades da federação brasileira. A decisão da utilização dos recursos deverá se pautar por critérios técnicos justificados.

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.


JÔ MORAES

Deputada Federal – PCdoB

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 845/2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 2º do art. 2º a seguinte redação:

“§ 2º Constituem igualmente recurso do FNDF os recursos decorrentes da outorga e do respectivo ágio da licitação, rellicitação, prorrogação contratual ou prorrogação antecipada de concessão ou subconcessão de todas as ferrovias constantes do Sistema Nacional de Viação – SNV.”

JUSTIFICAÇÃO

Não há porque constituir o FNDF apenas os recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, e o respectivo ágio, conforme previsto no texto original. Uma vez que foi constituído tal fundo, todos os recursos decorrentes da outorga e ágio de processos de licitação, rellicitação, prorrogação contratual, prorrogação antecipada de contratos de concessão de quaisquer ferrovias constantes do Sistema Nacional de Viação – SNV deverão compor os recursos do FNDF.

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.


JÔ MORAES

Deputada Federal – PCdoB

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

Dê-se a seguinte redação ao parágrafo 1º do art. 3º da Medida Provisória nº 845, de 2018:

“Art. 3º.....

.....
§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 – Ferrovia Norte-Sul e na EF 118/ES/RJ.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A EF-118/ES/RJ já teve seus estudos técnicos iniciais desenvolvidos pelos Governos dos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo e ofertados ao Governo Federal, propondo traçado referencial. Esse traçado atravessa 25 municípios e visa proporcionar o acesso ferroviário aos portos localizados nos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

A Estrada de Ferro 118 que interliga os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo dispõe de importância que ultrapassa as questões regionais. Ela será um importante elo para o escoamento de produtos de todas as regiões do país de forma eficiente e a um baixo custo. É uma obra fundamental no processo de modernização do país.

Convicto da relevância desta proposta, pedimos o apoio de nossos Pares.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

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

Inclua-se o seguinte artigo na Medida Provisória nº 845, de 2018:

“**Art.** Os artigos 25 e 30 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 25.....

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou por trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública, desde que diretamente conectada à malha fonte das receitas.’

.....” (NR)

“Art. 30.....

.....
§ 2º Os valores apurados com base no caput deste artigo poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e subconcessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública, desde que diretamente conectada à malha fonte das receitas.” (NR);

JUSTIFICAÇÃO

Os investimentos decorrentes das renovações antecipadas dos contratos de concessão de ferrovias somente devem ser utilizados em malhas conectadas à fonte das receitas, de tal forma que os investimentos ocorram nas áreas onde ocorrem os impactos da atividade econômica desenvolvida pela concessionária.

Convicto da relevância desta proposta, pedimos o apoio de nossos Pares.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO



**MPV 845
00017**

**SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ**

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

Emenda à Medida Provisória Nº 845, de 20 de julho de 2018, para adicionar o §1º no Art. 3º:

Art. 3º

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde Estado do Para - EF-151 – Ferrovia Norte Sul e EF 354 – de Campi Norte à Porto Velho.

JUSTIFICAÇÃO

A ferrovia EF-354 foi incluída no Plano Nacional de Viação por meio da Lei 11.772, de 17 de setembro de 2008, iniciando-se no Litoral Norte Fluminense e terminando em Boqueirão da Esperança/AC, na fronteira Brasil-Peru, com cerca de 4.400 km de extensão. Neste traçado, ficou conhecida como Ferrovia Transcontinental. Entre Campi Norte/GO e Vilhena/RO, com estimados 1.641 km de extensão, esta ferrovia é denominada Ferrovia de Integração do Centro-Oeste.

A Ferrovia de Integração Centro-Oeste tem por objetivos:

- estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de carga de longa distância; favorecer a multimodalidade;
- interligar a malha ferroviária brasileira;
- propor nova alternativa logística para o escoamento da produção agrícola e de mineração para os sistemas portuários do Norte e Nordeste; e
- incentivar investimentos, que irão incrementar a produção e induzir processos produtivos modernos.

Trará, ainda, os seguintes benefícios:

- proporcionará alternativa no direcionamento de cargas para os portos do Norte e Nordeste, principalmente aquelas produzidas em Goiás, Mato Grosso e



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

Rondônia, e assim, reduzir o percurso e o custo do transporte marítimo de grãos e minérios exportados para os portos do Oceano Atlântico, Europa, Oriente Médio e Ásia;

- aumentará a produção agroindustrial da região, motivada por melhores condições de acesso aos mercados nacional e internacional; e
- possibilitará e estimulará a exploração de reservas minerais ainda pouco exploradas.

A Ferrovia de Integração Centro-Oeste que começa na Ferrovia Norte-Sul escoará a produção de grãos (soja e milho) daquela região, uma das maiores produtoras de soja do Brasil, em direção aos principais portos do país.

Contemplando o segmento de Lucas do Rio Verde/ MT a Porto Velho/ RO será um marco importante para a economia da região e do país.

Pela importância do projeto à região peço o acolhimento da emenda.

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 845, DE 2018

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA N.º

Dê-se à Medida Provisória n.º 845, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º Fica instituído o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário - FNDF, de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para destinação de recursos ao subsistema ferroviário federal.

Art. 2º Constituem recursos do FNDF:

I - dotações consignadas na lei orçamentária anual da União e seus créditos adicionais;

II - doações; e

III - outros que lhe forem atribuídos.

§ 1º As vinculações de receita orçamentária previstas no caput deverão vigorar pelo prazo de cinco anos, contado da data de entrada em vigor desta Medida Provisória, conforme o disposto no § 4º do art. 114 da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

§ 2º Constituem igualmente recurso do FNDF os recursos decorrentes da outorga das futuras concessões do subsistema ferroviário federal, incluído o respectivo ágio.

Art. 3º Os recursos do FNDF serão aplicados no subsistema ferroviário federal, observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento.

Art. 4º Os recursos do FNDF decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, serão aplicados prioritariamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul.

Parágrafo único. Os investimentos referentes aos recursos do FNDF decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, terão início no Município de Barcarena, Estado do Pará, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará.

Art. 5º Os recursos do FNDF decorrentes da outorga de concessões do subsistema ferroviário federal, com exceção da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, serão destinados à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão do subsistema ferroviário federal.

§ 1º A União promoverá a abertura de conta vinculada, em instituição financeira idônea, na qual os recursos indicados no caput deverão ser depositados pelos vencedores das licitações de concessão do subsistema ferroviário federal.

§ 2º No ato de abertura da conta vinculada, a União outorgará mandato específico, irrevogável e irretratável à mesma instituição financeira, para transferir os recursos nela depositados às concessionárias do subsistema ferroviário federal, a título de reequilíbrio econômico-financeiro contratual, observados os requisitos fixados neste artigo.

§ 3º Reconhecido o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro contratual, por meio de decisão do poder concedente transitada em julgado na esfera administrativa, a concessionária poderá notificar a instituição financeira mandatária para recebimento dos valores devidos, instruindo a notificação com cópia da decisão administrativa.

§ 4º Uma vez notificada, a instituição financeira mandatária concederá prazo de dez dias ao poder concedente para apresentação de comprovante de quitação dos valores devidos à concessionária.

§ 5º Transcorrido o prazo indicado no § 4º sem a comprovação de quitação dos valores pelo poder concedente, a instituição financeira mandatária transferirá os recursos devidos a título de reequilíbrio econômico-financeiro à concessionária.

Art. 6º Ato do Poder Executivo federal regulamentará o funcionamento do FNDF.

Art. 7º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.”

JUSTIFICATIVA

A necessidade de desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro é tema prioritário na agenda de desenvolvimento do país. A expansão da malha ferroviária, bem como a sua interligação com os demais modais logísticos, corresponde a um dos principais gargalos de infraestrutura a serem superados na atualidade. Investimentos nessa área são essenciais para o desenvolvimento da indústria brasileira e fomento da economia nacional.

Contudo, a atração de investimentos depende da existência de um arcabouço jurídico robusto e estável, que traga segurança jurídica ao investidor interessado em celebrar contratos de longo prazo com o Governo brasileiro, para a construção e operação de empreendimentos complexos tais como as concessões ferroviárias.

A criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário (“FNDF”) tem grande potencial de contribuir para a criação de um ambiente estável e propício a investimentos no subsistema ferroviário federal. No entanto, a mera criação do FNDF não é suficiente. É necessário que ao menos uma parte dos recursos destinados ao fundo seja voltada ao equilíbrio das concessões já outorgadas, que deve ser preservado durante todo o prazo dos contratos (vale lembrar que o prazo da outorga de concessões ferroviárias costuma ser de décadas).

Nesse sentido, a proposta ora apresentada visa acrescentar às fontes de recursos do FNDF aqueles decorrentes do valor de outorga das futuras concessões do subsistema ferroviário federal, incluído o respectivo ágio, bem como prever a destinação de tais recursos à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão do setor.

Atualmente, as concessionárias enfrentam situações de desequilíbrio contratual por diversos motivos (por exemplo: solicitações de investimentos adicionais pelo poder concedente, assunção de riscos contratualmente alocados ao poder concedente, etc.) e, por vezes, o poder concedente não tem recursos disponíveis para reequilibrar o contrato em pecúnia. Nesse cenário, o meio de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro acaba sendo o de extensão do prazo da concessão, ou alteração de obrigações contratuais.

Ocorre que tais meios de reequilíbrio acabam por comprometer o fluxo financeiro da concessão, em desfavor das concessionárias. Essa situação gera insegurança jurídica para os investidores e acaba por colocar em risco o sucesso do programa de concessões do subsistema ferroviário federal (tanto as já outorgadas, quanto às futuras).

Para além da previsão de destinação específica de tais recursos, é necessário traçar os contornos para a operacionalização da transferência dos recursos devidos às concessionárias a título de reequilíbrio econômico-financeiro. Em outras palavras: a vinculação dos recursos não é suficiente para assegurar que serão efetivamente transferidos às concessionárias em caso de desequilíbrio contratual.

A segurança do mecanismo de vinculação, no caso, reside na criação de conta vinculada, na qual serão depositados os recursos, bem como na outorga de mandato irretratável à instituição financeira para retenção e transferência dos recursos, uma vez notificada pela concessionária e informada da decisão administrativa reconhecendo o direito ao reequilíbrio.

Vale ressaltar que, após receber a notificação instruída com a decisão administrativa, a instituição financeira mandatária deverá conferir prazo de dez dias ao poder concedente para apresentação de comprovante de quitação dos valores devidos à concessionária. Caso o poder concedente não comprove a quitação no prazo indicado, a instituição financeira mandatária procederá com a transferência dos recursos em favor da concessionária.

Por essas razões, solicitamos aos nobres pares a aprovação desta Emenda à Medida Provisória n.º 845, de 2018.

Sala das Comissões, em de agosto de 2018.

**Deputado ARNALDO JARDIM
PPS/SP**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 06/08/2018	Medida Provisória nº 845/2018
----------------------------------	--------------------------------------

Autor: Sr. Carlos Zarattini	Nº do Prontuário
--	-------------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> x Modificativa	4. <input type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global
--	--	---	---	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se à MP 845/18 a seguinte redação.

Art. 1º

.....

Art. 2º

.....

§ 2º Constituem igualmente recurso do FNDF os recursos decorrentes da outorga das futuras concessões do subsistema ferroviário federal, incluído o respectivo ágio.

Art. 3º Os recursos do FNDF serão aplicados no subsistema ferroviário federal, observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento.

Art. 4º Os recursos do FNDF decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, serão aplicados prioritariamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul.

Parágrafo único.

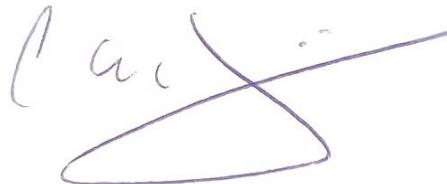
Os investimentos referentes aos recursos do FNDF decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, terão início no Município de Barcarena, Estado do Pará, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará.

Art. 5º Os recursos do FNDF decorrentes da outorga de concessões do subsistema ferroviário federal, com exceção da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, serão destinados para investimentos da União no subsistema ferroviário federal podendo ser também utilizados para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão no referido subsistema.

Art. 6º Ato do Poder Executivo federal regulamentará o funcionamento do FNDF.

Art. 7º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

PARLAMENTAR



Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)