

COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado LÚCIO VALE

I - RELATÓRIO

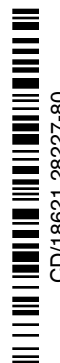
A Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018 institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário – FNDF, de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, destinando recursos para investimentos no subsistema ferroviário federal.

De acordo com o seu art. 2º, o FNDF contará com recursos provenientes de dotações orçamentárias e doações, entre outros, além do que resultar da outorga da subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP (inclusive ágio), o que, aliás, justificaria a urgência da iniciativa, para que tais recursos estejam disponíveis quando o TCU liberar o respectivo edital.

As vinculações da receita orçamentária, por outro lado, estão subordinadas ao que dispõe a Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2018, em seu art. 114, § 4º:

Art. 114.....

§ 4º Os projetos de lei aprovados ou as medidas provisórias que resultem em renúncia de receita em razão de concessão



CD/18621.28227-80

ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária, financeira, creditícia ou patrimonial, ou que vinculem receitas a despesas, órgãos ou fundos, deverão conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos.

Segundo o art. 3º, os recursos do Fundo serão aplicados no subsistema ferroviário federal, prioritariamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/PA à EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, iniciando-se no Município de Barcarena/PA, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde/PA. A interligação da Ferrovia Norte-Sul é a espinha dorsal do transporte ferroviário brasileiro.

O funcionamento do FNDF será regulamentado por ato do Poder Executivo Federal (art. 4º).

De acordo com Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 42, de 2018, do Ministro dos Transportes Portos e Aviação Civil (MTPA) e do Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MP), o FNDF tem essencial relevância ao viabilizar investimentos imprescindíveis no Subsistema Ferroviário Federal, notadamente no Arco Norte do Brasil, a fim de se aumentar a participação do modo ferroviário na matriz de transportes brasileira, proporcionando, por um lado: a redução dos custos de transportes, da emissão de poluentes e do número de acidentes em rodovias, além da melhoria do desempenho econômico de toda a malha ferroviária, e resultando, por outro lado: no aumento da competitividade dos produtos brasileiros no exterior, do incentivo aos investimentos, da modernização e da produção agrícola.

Segundo os Ministros subscritores da EMI, a urgência da MPV justifica-se pelo avançar do cronograma do projeto de subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, do trecho entre Porto Nacional-TO e Estrela D'Oeste-SP, cuja publicação do edital está prevista para ocorrer até o final do mês de agosto deste ano. Esses Ministros informam que o referido projeto de licitação da subconcessão da EF-151 está em análise por equipe técnica do Tribunal de Contas da União – etapa precedente à publicação do edital –, assim, seria de fundamental importância a formalização do Fundo antes da realização da licitação, evitando-se que os recursos provenientes da subconcessão sejam



destinados aos cofres do Tesouro Nacional e não reinvestidos no subsistema ferroviário.

Segundo a EMI nº 42, de 2018, na vigência da MPV nº 845, os valores devidos como contrapartida à União (outorga da subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional-TO e Estrela D'Oeste-SP, e o respectivo ágio) serão direcionados de forma adequada ao próprio Subsistema Ferroviário Federal, garantindo o desenvolvimento de um setor que historicamente necessita de investimentos.

Foram apresentadas 19 emendas, conforme especificação a seguir.

Nº	AUTOR	OBJETO
1	Dep. OSVALDO MAFRA	Modifica os §§ 1º e 2º do art. 3º, para incluir como prioridade a 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.
2	Dep. JULIO LOPES	Altera os arts. 2º, para incluir, como fontes de recursos, os valores oriundos dos direitos de outorga das atuais concessões e subconcessões ferroviárias, relativos a parcelas vincendas a partir de janeiro de 2022; os valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relotações das atuais concessões e subconcessões ferroviárias; os valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias; e as obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas e indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, inclusive devoluções de trechos. Além disso, altera o art 3º, para incluir entre as aplicações prioritárias a 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; da Ferrovia EF-354 GO/MT/RO - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste - FICO, no trecho entre Campinorte (GO) e Vilhena (RO); e do Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo, no trecho entre São Paulo (SP) e Itaquaquecetuba (SP);
3	Sen. LÚCIA VÂNIA	Altera o art. 2º, para incluir como fontes de recursos as multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias; e as multas de trânsito de que trata a Lei nº 9.503, de

		1997.
4	Dep. JÔ MORAES	Altera os §§ 1º e 2º do art. 3º, para incluir como prioridade a implantação do anel ferroviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG.
5	Dep. HUGO LEAL	<p>Altera os arts. 2º, para incluir, como fontes de recursos, os valores oriundos dos direitos de outorga das atuais concessões e subconcessões ferroviárias, relativos a parcelas vincendas a partir de janeiro de 2022; os valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relicitações das atuais concessões e subconcessões ferroviárias; os valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias; e as obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas e indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, inclusive devoluções de trechos.</p> <p>Além disso, altera o art. 3º, para incluir como prioridades para aplicação dos recursos o Prolongamento da EF – 151, de Açailândia (MA) ao Complexo Portuário de Vila do Conde (PA); a implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu (RJ) e Cariacica (ES), na Estrada de Ferro Vitória a Minas; a implantação da Ferrovia EF-354, no trecho entre Campinorte (GO) e Lucas do Rio Verde (MT); e a Implantação do Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo, no trecho entre os municípios de São Paulo (SP) e Itaquaquecetuba (SP);</p>
6	Sen. FLEXA RIBEIRO	Acrescenta artigo, para alterar dispositivos da Lei nº 13.448/17, para determinar que os investimentos decorrentes das renovações antecipadas das concessões sejam realizados nos Estados que abrigam as respectivas linhas férreas.
7	Sen. FLEXA RIBEIRO	Altera o art. 2º, para a inserir, como fonte de recursos, as todas as receitas de outorgas de infraestrutura ferroviária; suprimindo o § 2º do mesmo artigo.
8	Sen. FLEXA RIBEIRO	Altera o § 1º do art. 3º, para substituir o trecho em que serão aplicados prioritariamente os recursos do FNDf, para a ligação ferroviária entre os municípios de Barcarena e Santana do Araguaia (PA).
9	Dep. ALFREDO KAEFER	Altera o § 1º do art. 3º, para incluir como prioridade de aplicação a construção do Trecho Ferroviário que liga os municípios de Maracaju-MS, Cascavel-PR, Guarapuava-PR e Paranaguá-PR – Ferroeste..
10	Dep. EVAIR VIEIRA DE MELO	Suprime os parágrafos do art. 3º, para destinar indiscriminadamente os recursos do FNDf.
11	Dep. EVAIR VIEIRA DE MELO	Altera o art. 3º, para determinar como prioridade na aplicação, em substituição, a 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).
12	Dep. JÔ MORAES	Acrescenta parágrafo ao art. 3º, para determinar que os recursos do FNDF sejam aplicados exclusivamente na malha não concedida ou subconcedida ao setor privado.
13	Dep. JÔ MORAES	Suprime os parágrafos do art. 3º, para destinar indiscriminadamente os recursos do FNDF.
14	Dep. JÔ MORAES	Altera o § 2º do art. 2º, para incluir todos os recursos provenientes de contratos de concessão de ferrovias.
15	Sen. RICARDO FERRAÇO	Altera o § 1º do art. 3º, para incluir, como prioridade de aplicação, a 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).
16	Sen. RICARDO FERRAÇO	Acrescenta artigo, para alterar dispositivos da Lei nº 13.448/17, para determinar que os investimentos decorrentes das renovações antecipadas das concessões e das compensações entre as concessionárias e a União ou suas entidades da administração pública federal indireta sejam realizados nos Estados que abrigam as respectivas linhas férreas.
17	Sen. ACIR GURGACZ	Altera o § 1º do art. 3º, para incluir, como prioridade de aplicação, a implantação da EF 354 – de Campinorte (GO) à Porto Velho (RO)
18	Dep. ARNALDO JARDIM	Trata-se de um Substitutivo à MPV.
19	Dep. CARLOS ZARATTINI	Dá nova redação à MPV, acrescentando como fonte de recursos os decorrentes da outorga das futuras concessões do subsistema ferroviário federal, incluído o respectivo ágio. Além disso, estabelece como destinação dos recursos do FNDF a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão no subsistema ferroviário federal.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Dos requisitos de urgência e relevância (art. 62 da Constituição Federal) e do atendimento ao art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002 - CN

Verificamos que a Medida Provisória atende aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência.



Os fundamentos de relevância e urgência constitucionalmente exigidos para a adoção de inovações legislativas na forma de Medida Provisória foram declinados na Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 42, de 2018.

Segundo a página do Governo Federal relativa ao Programa de Parceria de Investimentos¹ relativa à outorga da subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, o TCU publicou o acórdão nº 2195/2018, que autorizava o prosseguimento da licitação, e estava prevista a publicação do edital pela ANTT no mês de novembro de 2018. Assim é demonstrada a urgência na instituição do FNDF, uma vez que a publicação do edital de licitação é iminente.

A relevância também é demonstrada pela carência de investimentos que o Brasil possui em sua malha ferroviária, que pode contribuir para a redução dos gargalos logísticos que o país enfrenta no transporte de produtos para exportação.

Dessa forma, julgamos que foram **atendidos os pressupostos constitucionais de relevância e urgência** da matéria tratada pela MPV nº 845, de 2018.

Dos demais requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

Em relação à MPV 845, de 2018, a matéria não se enquadra na lista exaustiva de vedações de que trata o §1º do artigo 62 da Carta Política ou infringe qualquer disposição do mencionado comando constitucional.

Portanto, a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa também estão verificados na MP nº 845, de 2018.

Quanto às dezenove emendas apresentadas, fazemos a seguir as seguintes considerações:

Em relação às emendas nºs 2 e 5, a proposta de inclusão do inciso V do art. 2º, que estabelece como fontes de receita do FNDF as

¹ https://www.ppi.gov.br/ferrovia_ef_151_sp_mg_go_to_ferrovia_norte_sul



obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas (TAC) e as indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, inclusive devoluções de trechos. Todavia, ressaltamos que, no caso dos Termos de Ajuste de Condutas celebrados pelo Ministério Público, o art. 13 da Lei nº 7.347, de 1985 – Lei da Ação Civil Pública – dispõe que “havendo condenação em dinheiro, a indenização pelo dano causado reverterá a um fundo gerido por um Conselho Federal ou por Conselhos Estaduais de que participarão necessariamente o Ministério Público e representantes da comunidade, sendo seus recursos destinados à reconstituição dos bens lesados”.

Como se sabe, a Lei nº 7.347, de 1985, é uma lei que trata sobre direito processual civil. O art. 62, § 1º, I, alínea “b” da Constituição Federal veda a edição de medidas provisórias que tratem de matéria relativa à direito penal, processual penal e processual civil. Por conta disso, considerando que a alteração da destinação dos recursos das indenizações e obrigações percebidas no âmbito dos TACs fere dispositivo de lei processual civil, o inciso V, do art. 2º, proposto pelas emendas nº 2 e 5º, deve ser considerado inconstitucional.

Quanto a emenda nº 19, os parágrafos do art. 5º pressupõem a destinação de recursos do respectivo fundo para uma instituição financeira, em uma conta distinta da Conta Única do Tesouro Nacional. De acordo com a MPV nº 845 de 2019, o FNDF é um fundo de natureza contábil e financeira, ou seja, ela está englobada apenas no âmbito do Orçamento da União, sendo um fundo de natureza pública. Por conta disso, o depósito de seus valores em uma instituição financeira oficial viola o disposto no art. 163, § 3º da Constituição Federal, que estabelece o princípio da unicidade de caixa no âmbito das finanças públicas:

Art. 163

§ 3º As disponibilidades de caixa da União serão depositadas no banco central; as dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios e dos órgãos ou entidades do Poder Público e das empresas por ele controladas, em instituições financeiras oficiais, ressalvados os casos previstos em lei.



As falhas acima elencadas estão sendo corrigidas no Projeto de Lei de Conversão apresentado neste Parecer.

Em relação às demais emendas, assim como a Medida Provisória, elas atendem aos pressupostos em questão.

Diante do exposto, nos manifestamos **pela constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa da Medida Provisória nº 845, de 2017, e das emendas a ela apresentadas, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado.**

Da adequação orçamentária e financeira

A MP nº 845 de 2018, não apresenta vícios de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira, uma vez que não cria novas despesas para a União, nem estabelece benefícios fiscais que impliquem renúncia de receitas.

As dezenove sujeitas à análise pela Comissão Mista seguem a mesma linha da Medida Provisória nº 845, de 2018, vez que nenhuma delas implica renúncia de receita ou aumento de despesa pública.

Dessa forma, as **disposições da Medida Provisória e das emendas a ela apresentadas encontram-se de acordo com a legislação que rege o controle das finanças públicas, em especial a Lei nº 13.473, de 2017 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2018), e a Lei Complementar nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF).**

Do mérito

Quanto ao mérito dessa Medida Provisória, consideramos que a iniciativa do Poder Executivo é relevante para garantir a melhoria do sistema ferroviário nacional. Contudo, são necessários alguns ajustes na MPV, para que o FNDF destine recursos permanentemente para essa finalidade.

Primeiramente, no que tange às **fontes de recursos do FNDF**, consideramos que deve haver uma ampliação, ou seja, devem estar previstas



outras possibilidades de fontes. Nesse sentido, consideramos que devem ser acrescentadas as seguintes fontes, no art. 2º da MPV 845:

- valores oriundos dos direitos de outorga das atuais concessões e subconcessões ferroviárias, relativos a parcelas vincendas a partir de janeiro de 2022;
- valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relitações das atuais concessões e subconcessões ferroviárias;
- valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias;
- as multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias;
- legados.

Para a inclusão das multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias, será necessário fazer alteração ao art. 77, inciso V, da Lei nº 10.233, de 2001, para que esses recursos deixem de ser destinados à ANTT.

Em relação à emenda nº 3, a inclusão do inciso IV ao art. 2º, que prevê como fonte de receita do fundo as multas de trânsito de que trata a Lei nº 9.503, de 1997, ressaltamos que o art. 320 dessa mesma lei já dispõe sobre como deverão ser destinados os recursos das multas de trânsito:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”.

Assim, essa possibilidade de fonte de recursos não será acatada no Projeto de Lei de Conversão, pois ela desvirtua os objetivos educativos e de melhoria da engenharia do tráfego previstos na aplicação dos recursos das multas de trânsito.



Considerando essa situação, **as propostas de novas fontes de recursos ao FNDF, previstas nas emendas nºs 2, 3, 5, 14, 16, e 19, deverão ser parcialmente incorporadas ao texto do Projeto de Lei de Conversão da MPV.**

Em relação à **destinação dos recursos do FNDF**, consideramos que a priorização inicial de recursos proposta pelo Poder Executivo prevista nos §§ 1º e 2º do art. 3º da MPV nº 845 deverá ser mantida, dada as considerações feitas na Exposição de Motivos. Por conta disso, **devem ser rejeitadas as emendas nº 10 e 13**, uma vez que elas excluem do texto essa priorização inicial.

No que tange às **emendas nº 6 e 16**, que promovem alterações à Lei nº 13.447, de 2017, para determinar que os investimentos decorrentes das renovações antecipadas das concessões e das compensações dentre haveres entre a concessionária e a União ou entidades da administração pública federal indireta sejam realizados nos Estados que abrigam as respectivas linhas férreas, entendemos que esse tipo de alteração acaba engessando a forma de operação do FNDF, pois a redação original permite a compensação em malhas de outro estado, desde que haja interesse da administração pública. Portanto, consideramos que **essas emendas devem ser integralmente rejeitadas.**

O mesmo pode ser dito em relação à **emenda nº 12**, que prevê que os recursos do FNDF sejam aplicados exclusivamente na malha não concedida ou subconcedida ao setor privado, pois isso exclui a possibilidade de aplicação desses recursos em Sociedades de Propósito Específico (SPE), que é um mecanismo empregado nas Parcerias Público-Privadas (PPP) em que a União ou as entidades da administração pública federal indireta se tornam acionistas minoritários dessa sociedade. Logo, **essa emenda deverá também ser integralmente rejeitada.**

No que tange a aplicação dos recursos do FNDF, fizemos uma alteração no caput do art. 3º, para que os projetos respeitem os planos de desenvolvimento logístico dos Estados em que eles se situa, onde houver.



Por fim, em relação às **propostas de inclusão de prioridades na aplicação dos recursos do FNDF**, consideramos que elas deverão ser incorporadas ao Projeto de Lei de Conversão como prioridades de caráter subsidiário ao que está previsto no § 1º do art. 3º. Dessa forma, elas deverão ser incluídas em um novo parágrafo ao art. 3º da MPV. Portanto, **as propostas de prioridades na aplicação dos recursos do fundo previstas nas emendas nºs 1, 2, 4, 5, 8, 9, 11, 15, e 17, deverão ser parcialmente incorporadas ao texto do Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 845, de 2018.**

Conclusão

Diante do exposto, entendemos que a Medida Provisória deva ser aprovada na forma do Projeto de Lei de Conversão, que ora apresentamos anexo. Portanto, VOTAMOS:

I - pelo **atendimento aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 845, de 2018;**

II - pela **constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa da Medida Provisória nº 845, de 2018, e das emendas a ela apresentadas, na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo;**

III - pela **adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da MPV nº 845, de 2018, e das dezenove emendas apresentadas; e**

IV - no mérito, pela **aprovação da Medida Provisória nº 845 de 2018, com aprovação parcial das emendas nºs 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 17, 18 e 19; tudo na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo, e pela rejeição das demais emendas.**

Sala das Sessões, em de novembro de 2018.



Deputado LÚCIO VALE
Relator

2018-9906



CD/18621.28227-80

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

O Congresso nacional decreta:

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;

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

IV - valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relitações das atuais concessões e subconcessões ferroviárias;

V - valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias;

VI - multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias;

VII - legados; e

VIII - 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 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.

Art. 3º Os recursos do FNDF serão aplicados no subsistema ferroviário federal, observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento, e respeitados os planos de desenvolvimento logístico dos Estados em que se situam os projetos, onde houver.

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados obrigatoriamente na ligação do Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará à EF-151 - Ferrovia Norte-Sul.

§ 2º Os investimentos referentes aos recursos do FNDF terão início no Município de Barcarena-PA, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde-PA.

§ 3º Após a aplicação dos recursos no projeto previsto no § 1º deste artigo, os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente em quaisquer das seguintes ações:

I - conclusão dos projetos técnicos da Ferrovia Litorânea, Imbituba-SC a Araquari-SC, e da Ferrovia Leste-Oeste, Itajaí-SC a São Miguel Do Oeste-SC;

II – implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu-RS e Queimados-RJ, na Malha Sudeste, concessionada à MRS Logística S.A, aos Municípios de Cariacica-ES a Vitória-ES;

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

IV – implantação do Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo, no trecho entre São Paulo-SP e Itaquaquecetuba-SP;



V – implantação do anel ferroviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte-MG;

VI – implantação da ligação ferroviária entre os municípios de Barcarena-PA e Santana do Araguaia-PA;

VII – construção do Trecho Ferroviário que liga os municípios de Maracaju-MS, Cascavel-PR, Guarapuava-PR e Paranaguá- PR (Ferroeste);
e

VIII – ampliação ou expansão da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), concessionada à Vale S.A.

Art. 4º Ato do Poder Executivo federal regulamentará o funcionamento do FNDF.

Art. 5º O inciso V do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 77

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas, excetuadas as multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias” (NR).

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de novembro de 2018.

Deputado LÚCIO VALE

Relator

