



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1065, de 2021**, que *"Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	001; 002; 003; 004; 005; 036; 037; 038; 039
Senador Carlos Portinho (PL/RJ)	006
Senador Jader Barbalho (MDB/PA)	007
Senadora Zenaide Maia (PROS/RN)	008
Deputado Federal Carlos Chiodini (MDB/SC)	009
Deputada Federal Elcione Barbalho (MDB/PA)	010
Senador Weverton (PDT/MA)	011
Deputado Federal Bosco Costa (PL/SE)	012
Deputado Federal João Maia (PL/RN)	013
Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP)	014; 015; 016; 017; 018
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	019; 020; 021; 022; 023; 024; 025; 026; 048; 049; 050; 051
Deputado Federal Geninho Zuliani (DEM/SP)	027; 028; 029; 030; 031; 032; 033; 034
Deputado Federal Pedro Uczai (PT/SC)	035
Senador Jaques Wagner (PT/BA)	040; 041
Deputada Federal Rosana Valle (PSB/SP)	042
Deputado Federal Hildo Rocha (MDB/MA)	043; 044
Deputado Federal Patrus Ananias (PT/MG)	045
Deputado Federal Marcon (PT/RS)	046
Deputado Federal Valmir Assunção (PT/BA)	047
Deputado Federal Bohn Gass (PT/RS)	052; 053; 054; 055; 056; 057
Deputado Federal João Daniel (PT/SE)	058
Senador Jean Paul Prates (PT/RN)	059

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Wellington Fagundes (PL/MT)	060; 061; 062; 063; 064
Deputado Federal Tiago Mitraud (NOVO/MG)	065; 066; 067; 068; 069

TOTAL DE EMENDAS: 69





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

00001

1. ETIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. Supressiva

2. substitutiva

3. modificativa

4. **X** aditiva

5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclui dispositivo na Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para dispor sobre a destinação das dotações oriundas de indenizações de concessões de malhas ferroviárias suprimidas por decisão judicial.

Inclua-se, onde couber, o seguinte dispositivo na MP nº 1065, de 2021:

Art. XX. *As dotações oriundas de recursos provenientes de indenizações de concessões ferroviárias suprimidas por decisão judicial, unilateral ou por acordos deverão ser obrigatoriamente aplicadas nas unidades da federação em que ocorrer a supressão ou indenização, na proporção da testada quilométrica suprimida ou indenizada, objetivando a restauração dos trechos em devolução ou implantação de novas linhas ferroviárias federais no Estado.*

JUSTIFICAÇÃO

A União e a Concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) foram alvo de questionamento judicial por parte do MPF/MG, em função da quebra de compromisso da concessionária na manutenção da malha ferroviária sob sua responsabilidade, definindo a obrigatoriedade de pagamento de indenização pecuniária. Em função disso, a mesma foi condenada a indenizar a União pelos serviços não prestados e devolução de trechos concedidos.

Os recursos provenientes das indenizações decorrentes dessa condenação

deveriam ser utilizados para recuperação dos trechos deteriorados ao longo dos anos. Porém, isso não vem ocorrendo.

Diante dessa situação, é imprescindível estabelecer a obrigação legal para que a União aplique os recursos obtidos a título de indenização pela não prestação do serviço de conservação na finalidade a que a Justiça pretendeu, qual seja, a recuperação dos trechos deteriorados.

Tal obrigação justifica-se para garantir que a União mantenha a capacidade logística do transporte de carga no Brasil e não desvie os recursos para outras funcionalidades não correlatas.

Outro ponto diz respeito à proporcionalidade de aplicação das indenizações nos Estados na proporção do que está sendo suprimido. Como a malha ferroviária possui muitos quilômetros, ela cruza diversos Estados e, portanto, é razoável propor que investimentos na recuperação ou implantação de novos trechos federais, se dê na mesma proporcionalidade dos trechos em supressão ou indenização nas malhas existentes ou previstas em cada Estado.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00002 ETIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. ☒ Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprime dispositivo na Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para vedar que o pagamento de indenização devida pela concessionária ou permissionária em decorrência da devolução ou desativação de trechos ferroviários seja feito apenas ao término do contrato de concessão ou de permissão.

Suprima-se o Inciso III do § 2º do Art. 20 da MP nº 1065, de 2021.

JUSTIFICAÇÃO

O texto que se pretende suprimir autoriza que o pagamento de indenização devida pela concessionária ou permissionária em decorrência da devolução ou desativação de trechos ferroviários seja feito apenas ao termo do contrato de concessão ou de permissão.

Dado que o prazo dos novos contratos pode durar entre 25 a 99 anos, tal medida inibe qualquer iniciativa por parte de terceiros interessados no trecho devolvido, caso o atual Operador Ferroviário resolva pagar a indenização ao final do prazo da Concessão ou Permissão.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00003 TIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. **X** aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adiciona dispositivo na Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para estabelecer o percentual mínimo de recursos para aplicação na realização de pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor ferroviário.

Inclua-se o § 6º ao Art. 21 da MP nº 1065, de 2021, com a seguinte redação:

“§ 6º Os Recursos para atender as finalidades previstas no § 1º não poderão ser inferiores a 0,6 % (seis décimos percentuais) da Receita Operacional Bruta Anual da Operadora Ferroviária.”

JUSTIFICAÇÃO

Tomou-se como referência o mesmo percentual proposto na Minuta de Contrato de Renovação da Concessão da Ferrovia Centro Atlântica-FCA, que é de 0,6% sobre a Receita Operacional Bruta Anual.

A título de registro, a ordem de grandeza dos valores anuais destinados ao Desenvolvimento Tecnológico do Setor, estimados no fluxo de Caixa Projetado da FCA, para até 2056, indicam valores da ordem de grandeza de 6 a 7 milhões de reais/ano.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00004 TIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. Supressiva 2. substitutiva 3. **X** modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para estabelecer o percentual mínimo de recursos para utilização em projetos para a preservação do patrimônio de valor artístico, cultural e histórico das ferrovias e sua destinação preferencial.

O § 2º do Art. 21 da MP nº 1065, de 2021, passa a vigorar, acrescido dos incisos I e II, com a seguinte redação:

“§ 2º Os recursos do inciso II do caput serão utilizados em projetos para a preservação do patrimônio de valor artístico, cultural e histórico das ferrovias, observado o disposto na legislação aplicável, tais como a execução de investimentos em trens turísticos, museus, ou projetos educacionais de interesse artístico, histórico ou cultural, voltados ao setor ferroviário, observados os seguintes critérios:

I – Os Recursos para atender tais finalidades não poderão ser inferiores a 0,4 % (quatro décimos percentuais) da Receita Operacional Bruta Anual da Operadora Ferroviária;

II – Os recursos deverão ser destinados preferencialmente às Operadoras de Trens Turísticos ou para Entidades de Preservação da Memória Ferroviária.”

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se importante medida certificar-se que os projetos de Trens Turísticos sejam operados por entidades que vêm lutando por esta causa há muitos anos.

Quanto aos valores, tomou-se como referência o mesmo percentual proposto na Minuta de Contrato de Renovação da Concessão da Ferrovia Centro Atlântica-FCA, que é de 0,4% sobre a Receita Operacional Bruta Anual.

A título de registro, a ordem de grandeza dos valores anuais destinados para Preservação da Memória Ferroviária, estimados no fluxo de Caixa Projetado da FCA para até 2056, indicam valores da ordem de grandeza de 4 a 5 milhões de reais/ano.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00005 ETIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. **X** aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inserir dispositivo da Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para dispor sobre a necessidade de interlocução com representantes da Sociedade no contexto das atividades do Programa de Autorizações Ferroviárias.

Insira-se o Inciso VI no § 1º do Art. 42 da MP nº 1065, de 2021, com a seguinte redação:

“VI – Interlocução com representantes da Sociedade, notadamente com Associações de Engenheiros Ferroviários e com Entidades voltadas para preservação da Memória Ferroviária e na Implantação de Trens Regionais de Passageiros, Trens Turísticos e Trens Cargueiros (shortlines).”

JUSTIFICAÇÃO

É fundamental que o Programa de Autorizações Ferroviárias tenha um viés voltado para o lado social-desenvolvimentista, para conceber ou implantar projetos que não tenham somente o caráter empresarial, mas que também promovam o desenvolvimento Regional e facilitem a revitalização sócio-econômica de localidades que minguaram devido à erradicação dos trilhos ou

que não participam das riquezas geradas pelos trens cargueiros transportadores de *commodities* agrícolas e minerais que cruzam seus territórios.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



MPV 1065
00006

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Carlos Portinho

EMENDA Nº - CM (à MPV nº 1.065, de 2021)

Insira-se o seguinte artigo 22 e §§ 1º, 2º no Capítulo IV, Seção III da MPV nº 1.065, de 2021, renumerando-se os artigos subsequentes:

“**Art. 22.** Ressalvado o disposto na legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas, indenizações e que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§1º Os recursos provenientes de outorgas e indenizações descritos no *caput*, deverão ser aplicados na proporção de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) em projetos de Estado(s) ou do Distrito Federal, proporcionalmente a *testada quilométrica* do trecho da ferrovia situada em seu(s) respectivo(s) território(s), incluindo no computo os trechos devolvidos.

§2º Os recursos mencionados no §1º deverão ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, nos Estados ou no Distrito Federal impactados, que apresentarem:

- I. Maior maturidade do projeto de infraestrutura ferroviária, aferida conforme estágio de desenvolvimento do projeto conforme metodologia *front-end loading* (FEL);
- II. Maior eficiência, de modo a dispor de melhor quociente de investimento sobre o volume de carga.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A matriz de transportes brasileira necessita ser reequilibrada de modo a gerar maior eficiência ao setor, diminuindo custos, encurtando distâncias, contribuindo para a diminuição do chamado custo-Brasil e alavancando o desenvolvimento do País. Nesse contexto, o desenvolvimento do setor ferroviário é fundamental.

Referente à destinação dos valores provenientes das indenizações por devolução de trechos ferroviários, sejam eles viáveis ou não, sabe-se que



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Carlos Portinho

não há norma vigente. Cada situação é tratada individualmente, por meio de acordo entre a concessionária e o órgão regulador, baseado nos contratos das concessões, quando estes mencionarem sobre isto.

Em 2013, especificamente no que diz respeito aos trechos economicamente viáveis, foi constituído grupo de trabalho com o intuito de subsidiar a ANTT sobre a possibilidade de manutenção da operação ferroviária: aproveitamento dos trechos para implantação de trens de passageiros e/ou de turismo, utilização do leito ferroviário para projetos de mobilidade urbana ou qualquer outro pleito relacionado aos trechos economicamente viáveis. No entanto, apesar destas possibilidades, nada há de concreto sobre a destinação dos trechos devolvidos.

Em casos de renegociação antecipada dos contratos, alguns investimentos foram previstos de acordo com os estudos mas, até o presente momento, não se teve conhecimento de reversão dos investimentos para o(s) Estado(s) e/ou Distrito Federal afetados.

Muito embora as concessões ferroviárias sejam federais, é relevante o fato de se tratar de concessões ferroviárias de cargas com grande impacto socioeconômico nos Estados. A devolução de trechos muitas vezes desconecta grandes porções dos seus territórios dos mercados produtores e consumidores. No Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, o segundo em PIB do País, o abandono de trechos pela concessionária FCA, pleiteados para devolução, acarretou em mais de 60% do território estadual desconectado da malha ferroviária do restante do país. Importante destacar que mais de 95% da malha da concessionária no Estado está inoperante há pelo menos 15 anos, ou mesmo destruída, a par de existir a possibilidade de que parte da malha em devolução ou mesmo já devolvida, ainda apresente trechos recuperáveis e utilizáveis.

O uso das indenizações pela erradicação das linhas antieconômicas deveria ser dirigido ao que se costuma chamar de “descomissionamento”, ou seja, na reparação dos impactos causados pelo abandono e erradicação definitiva da operação ferroviária, bem como da infraestrutura que se perdeu, em cada Estado da Federação.

Ademais, segundo princípios consagrados pelo direito administrativo brasileiro, como é o caso do princípio da eficiência na



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Carlos Portinho

administração pública, a administração deve evitar o desperdício e a falha, utilizando dos recursos públicos de uma maneira produtiva.

Nesse sentido, visando maior aproveitamento dos recursos dispensados e para garantir efetiva melhoria no transporte ferroviário brasileiro, é que se propõe também que o direcionamento desses recursos aos o(s) Estado(s) e/ou o Distrito Federal não seja realizado de modo discricionário. Assim, sugeriu-se que esses recursos fossem aplicados em projetos que tenham real possibilidade de concretização, que alcance maior número de beneficiários, que tenha melhor relação de custo-benefício etc.

Em conclusão, propõe-se que:

- I. Os recursos provenientes das outorgas e das indenizações por renovação antecipada ou devolução de trechos ferroviários sejam aplicados no(s) Estado(s) e/ou Distrito Federal impactados, numa espécie de compensação financeira decorrente da exploração do serviço em seu território e em função do seu inegável impacto.
- II. Seja impedida a utilização dos recursos em atividades diversas da recuperação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade da respectiva infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública impactada pela ferrovia.
- III. Os recursos não sejam aplicados em projetos de modo puramente discricionário, mas que sigam critérios de maior maturidade do projeto de infraestrutura ferroviária, aferida conforme estágio de desenvolvimento do projeto conforme metodologia denominada *front-end loading* (FEL) e maior eficiência, de modo a dispor de melhor quociente de investimento sobre o volume de carga.

Sala da Comissão, em 1º de setembro de 2021.

Senador Carlos Portinho (PL/RJ)

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

**MPV 1065
00007****EMENDA Nº DE 2021
(À MP 1.065/2021)**

Inclua-se o artigo 3º-A na Medida Provisória n.º 1.065, de 9 de agosto de 2021, que passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º-A O artigo 20 da Lei n.º 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 20. O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes ou planejadas, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios:

I – atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, inter-regional e internacional;

II – possibilitar o acesso a portos e terminais pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, inter-regional e internacional do Sistema Federal de Viação;

III – possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Com base na nota técnica nº 6, de 1º/09/2021, emitida pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará, o artigo 4º da Medida Provisória 1.065, de 2021, estabelece os critérios que competem à União a outorga do serviço de transporte ferroviário, os quais extinguem a autorização ferroviária dos estados e municípios, levando ao monopólio federal ferroviário.

Da forma como foi proposta, todas as ferrovias de caráter estratégico para qualquer estado se tornam federais, principalmente pelo termo genérico encontrado no artigo 20, inciso I, da Lei nº 12.379, de 2011, assim como também para os entes que são exportadores de commodities, pois qualquer infraestrutura



SENADO FEDERAL

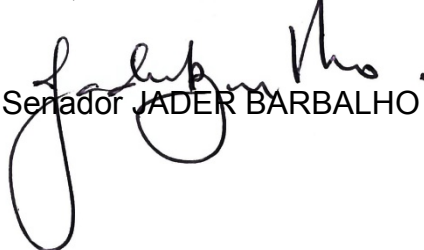
Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

ferroviária necessita de acesso a área portuária, que em sua maioria escoar a carga por portos públicos.

Além disto, no caso específico do Estado do Pará, a autorização dos 515 km de ferrovia planejada, denominada Ferrovia do Pará, será realizada pelo governo federal.

Desta forma, a pedido do Governador do Estado do Pará, Senhor Helder Barbalho, gostaríamos de sugerir a alteração acima proposta, com o objetivo de garantir segurança jurídica para que uma ferrovia planejada por estados e municípios não se torne federal, retirando quaisquer perspectivas de desenvolvimento logístico que atenda a real demanda da localidade.

Sala das Sessões, 1º de setembro de 2021.


Senador JADER BARBALHO

EMENDA Nº - PLEN
(à MPV nº 1065, de 2021)

Suprima-se o inciso VI do parágrafo único do art. 35 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021.

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo que se pretende suprimir possibilita imputar à União a obrigação recompor o equilíbrio econômico-financeiro de concessionária ferroviária quando esse desequilíbrio for decorrente da operação de uma nova ferrovia construída a partir de autorização ferroviária federal à pessoa jurídica.

Não vejo como pertinente, em um cenário de recursos insuficientes para atender necessidades básicas da população brasileira, que a União despenda recursos para restabelecer equilíbrio econômico-financeiro de concessões.

Certos de sua importância, contamos com o apoio e a sensibilidade de meus Pares do Congresso Nacional para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senadora ZENAIDE MAIA



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, de 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº

Acrescente-se o artigo 20 à MPV 1.065 de 30 de agosto de 2021, renumerando-se os demais:

“Art. 20 Valores não tributários, multas, outorgas, indenizações e doações que a União auferir junto a administradoras ferroviárias somente devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§1º Os recursos provenientes de outorgas e indenizações descritos no *caput*, deverão ser aplicados na proporção de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) em projetos de Estado(s) ou do Distrito Federal, proporcionalmente à testada quilométrica do trecho da ferrovia situada em seu(s) respectivo(s) território(s), incluindo no computo os trechos devolvidos.

§2º Os recursos mencionados no §1º deverão ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, nos Estado(s) ou no Distrito Federal impactados, que apresentarem:

I. Maior maturidade do projeto de infraestrutura ferroviária, aferida conforme estágio de desenvolvimento do projeto conforme metodologia denominada *front-end loading* (FEL);

II. Maior eficiência, de modo a dispor de melhor quociente de investimento sobre o volume de carga.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

É sabido, que a matriz de transportes brasileira necessita ser reequilibrada de modo a gerar maior eficiência ao setor, diminuindo custos, encurtando distâncias, contribuindo para a diminuição do chamado custo-Brasil



e alavancando o desenvolvimento do País. Nesse contexto, o desenvolvimento do setor ferroviário é fundamental.

No que diz respeito à destinação dos valores provenientes das indenizações por devolução de trechos ferroviários, sejam eles viáveis ou não, sabe-se que não há norma vigente. Cada situação é tratada individualmente, por meio de acordo entre a concessionária e o órgão regulador, baseado nos contratos das concessões, quando estes mencionarem sobre isto.

Em 2013, especificamente no que diz respeito aos trechos economicamente viáveis, foi constituído grupo de trabalho com o intuito de subsidiar a ANTT sobre a possibilidade de manutenção da operação ferroviária: aproveitamento dos trechos para implantação de trens de passageiros e/ou de turismo, utilização do leito ferroviário para projetos de mobilidade urbana ou qualquer outro pleito relacionado aos trechos economicamente viáveis. No entanto, apesar destas possibilidades, nada há de concreto sobre a destinação dos trechos devolvidos.

Em casos de renegociação antecipada dos contratos, alguns investimentos foram previstos de acordo com os estudos mas, até o presente momento, não se teve conhecimento de reversão dos investimentos para o(s) Estado(s) e/ou Distrito Federal afetados.

Muito embora as concessões ferroviárias sejam federais, é relevante o fato de se tratar de concessões ferroviárias de cargas com grande impacto socioeconômico nos Estados. A devolução de trechos muitas vezes desconecta grandes porções dos seus territórios dos mercados produtores e consumidores. No Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, o segundo em PIB do País, o abandono de trechos pela concessionária FCA, pleiteados para devolução, acarretou em mais de 60% do território estadual desconectado da malha ferroviária do restante do país. Importante destacar que mais de 95% da malha da concessionária no Estado está inoperante há pelo menos 15 anos, ou mesmo destruída, a par de existir a possibilidade de que parte da malha em devolução ou mesmo já devolvida, ainda apresente trechos recuperáveis e utilizáveis.

O uso das indenizações pela erradicação das linhas antieconômicas deveria ser dirigido ao que se costuma chamar de “descomissionamento”, ou seja, na reparação dos impactos causados pelo abandono e erradicação definitiva da operação ferroviária, bem como da infraestrutura que se perdeu, em cada Estado da Federação.

Ademais, segundo princípios consagrados pelo direito administrativo brasileiro, como é o caso do princípio da eficiência na administração pública, a administração deve evitar o desperdício e a falha, utilizando dos recursos públicos de uma maneira produtiva.

O jurista Alexandre Moraes reforça conceituando:

“Assim, princípio da eficiência é o que impõe à administração pública direta e indireta e a seus agentes a persecução do bem comum, por meio do exercício de suas competências de forma imparcial, neutra, transparente,



*participativa, eficaz, sem burocracia e sempre em busca da qualidade, rimando pela adoção dos critérios legais e morais necessários para **melhor utilização possível dos recursos públicos, de maneira a evitarem-se desperdícios e garantir-se maior rentabilidade social.***¹

Nesse sentido, visando maior aproveitamento dos recursos dispensados e para garantir efetiva melhoria no transporte ferroviário brasileiro, é que se propõe também que o direcionamento desses recursos aos o(s) Estado(s) e/ou o Distrito Federal não seja realizado de modo discricionário. Assim, sugeriu-se que esses recursos fossem aplicados em projetos que tenham real possibilidade de concretização, que alcance maior número de beneficiários, que tenha melhor relação de custo-benefício etc.

Em conclusão, propõe-se que:

- I. Os recursos provenientes das outorgas e das indenizações por renovação antecipada ou devolução de trechos ferroviários sejam aplicados no(s) Estado(s) e/ou Distrito Federal impactados, numa espécie de compensação financeira decorrente da exploração do serviço em seu território e em função do seu inegável impacto.
- II. Seja impedida a utilização dos recursos em atividades diversas da recuperação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade da respectiva infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública impactada pela ferrovia.
- III. Os recursos não sejam aplicados em projetos de modo puramente discricionário, mas que sigam critérios de maior maturidade do projeto de infraestrutura ferroviária, aferida conforme estágio de desenvolvimento do projeto conforme metodologia denominada *front-end loading* (FEL) e maior eficiência, de modo a dispor de melhor quociente de investimento sobre o volume de carga.

Pelo exposto, apresentamos a presente emenda e contamos com o apoio dos ilustres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 01 de setembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
MDB/SC

¹ MORAES, Alexandre de. *Reforma Administrativa: Emenda Constitucional nº 19/98*. 3. ed., São Paulo: Atlas, 1999, p. 30.

EMENDA N. /2021.

MEDIDA PROVISORIA 1065/2021
(Da Sra. Elcione Barbalho)

Inclua-se o artigo 3º-A na Medida Provisória n.º 1.065, de 9 de agosto de 2021, que passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º-A O artigo 20 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
....

Art. 20. O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes ou planejadas, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios:

I – atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, inter-regional e internacional;

II – possibilitar o acesso a portos e terminais pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, inter-regional e internacional do Sistema Federal de Viação;

III – possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional;

.....”
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Temos como base para reivindicar tais modificações a nota técnica nº 6, de 1º/09/2021, emitida pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará, o artigo 4º da Medida Provisória 1.065, de 2021, estabelece os critérios que competem à União a

outorga do serviço de transporte ferroviário, os quais extinguem a autorização ferroviária dos estados e municípios, levando ao monopólio federal ferroviário.

Como está sendo proposta, todas as ferrovias de caráter estratégico para qualquer estado se tornam federais, principalmente pelo termo genérico encontrado no artigo 20, inciso I, da Lei nº 12.379, de 2011, assim como também para os entes que são exportadores de commodities, pois qualquer infraestrutura ferroviária necessita de acesso a área portuária, que em sua maioria escoar a carga por portos públicos, além disso, no do Estado do Pará, a autorização dos 515 km de ferrovia planejada, denominada Ferrovia do Pará, será realizada pelo governo federal.

Assim sendo, por solicitação do Governador do Estado do Pará, Senhor Helder Barbalho, sugerimos a alteração acima proposta, com o objetivo de garantir segurança jurídica para que uma ferrovia planejada por estados e municípios não se torne federal, retirando quaisquer perspectivas de desenvolvimento logístico que atenda a real demanda da localidade.

Sala das Sessões, 1º de setembro de 2021.

Deputada ELCIONE BARBALHO

MDB - PA



MPV 1065
00011

SENADO FEDERAL
Gabinete do SENADOR WEVERTON

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Insira-se o seguinte artigo 50 renumerando-se os demais:

Art. 50. O parágrafo 8º do artigo 14 da Lei nº 11.033/04 passa ter a seguinte redação:

§ 8º O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos bens utilizados na execução de serviços de transporte de mercadorias em ferrovias, classificados nas posições 86.01, 86.02 e 86.06 da Nomenclatura Comum do Mercosul, e aos trilhos e demais elementos de vias férreas, classificados nas posições 68.10 e 73.02 da Nomenclatura Comum do Mercosul, relacionados pelo Poder Executivo.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas fabricantes de dormentes de concreto se encontram em desvantagem comercial em decorrência da concessão dos benefícios, por meio do REPORTE, exclusivamente aos trilhos e demais elementos das vias férreas classificados na posição 73.02 da Nomenclatura Comum do Mercosul, conforme abaixo:

73.02 - Elementos de vias férreas, de ferro fundido, ferro ou aço: trilhos (carris), contratrilhos (contracarris*) e cremalheiras, agulhas, cróssimas, alavancas para comando de agulhas e outros elementos de cruzamentos e desvios, **dormentes**, talas de junção (eclissas*), coxins de trilho (carril*), cantoneiras, placas de apoio ou assentamento, placas de aperto, placas e tirantes de separação e outras peças próprias para a fixação, articulação, apoio ou junção de trilhos (carris*).*

7302.10.10 - Trilhos (Carris) De aço, de peso linear igual ou superior a 44,5 kg/m*

7302.10.90 - Outros

7302.30.00 - Agulhas, cróssimas, alavancas para comando de agulhas e outros elementos de cruzamentos e desvios

7302.40.00 - Talas de junção (Eclissas) e placas de apoio ou assentamento*

7302.90.00 - Outros - (nesse item se classifica o dormente de aço)



SENADO FEDERAL
Gabinete do SENADOR WEVERTON

Assim, as empresas de cimento enfrentam problemas na comercialização de seus produtos conforme descrito abaixo:

1. Estão sujeitas a condições de concorrência desleal em relação às empresas do ramo do ferro e aço no que se refere ao fornecimento de elementos das vias férreas, especificamente os dormentes de concreto;
2. Por outro lado, as empresas do ramo do ferro e aço recebem benefícios fiscais para a produção de diversos elementos das vias férreas, com a suspensão de tributos federais.
3. Este benefício, por óbvio, faz com que os preços praticados por referidas empresas se mostrem mais competitivos, possibilitando que tais empresas vençam um maior número de concorrências em detrimento das empresas que atuam no ramo de cimento.

Para evitar essa concorrência desleal, essa emenda tem como objetivo estender o benefício do REPORTO às empresas fabricantes dos dormentes de concreto para as empresas que fabriquem os dormentes de ferro e aço de modo que, ao final, seja eliminada a atual concorrência desleal.

Sala das Comissões,

Senador WEVERTON

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Inclua-se, no *caput* do art. 25 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pelo art. 45 da Medida Provisória, os seguintes incisos X e XI:

“Art. 25.

.....

X – estabelecer metas para a exploração direta ou indireta do serviço de transporte ferroviário mediante autorização, concessão ou permissão;

XI – dar ampla publicidade, por meio de sítio eletrônico oficial e das concessionárias, permissionárias e autorizatárias, do processo de outorga e do escopo da exploração, prazo para cumprimento, montante de investimentos e eventuais financiamentos ou repasses feitos pelo poder público em cada contrato.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir entre as atribuições específicas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, pertinentes ao transporte ferroviário, o estabelecimento de metas para a

exploração direta ou indireta do serviço de transporte ferroviário mediante autorização, concessão ou permissão.

Além disso, nossa proposta busca dar total transparência à contratação e gestão dos contratos de exploração ferroviária, qualquer que seja o modelo adotado, a instituir ampla publicidade, inclusive por meio de sítio eletrônico da ANTT e também das concessionárias, permissionárias e autorizatárias, de todo o processo de outorga e do escopo da exploração, prazo para cumprimento, montante de investimentos e eventuais financiamentos ou repasses feitos pelo poder público em cada contrato.

Pelo exposto, esperamos ver esta emenda apoiada por nossos Pares.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado BOSCO COSTA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Dê-se ao § 1º do art. 31 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 31.

.....
§ 1º É vedada ao autorregulador ferroviário a edição de norma ou de especificação técnica que:

I - dificulte ou impeça a interconexão por outra administradora ferroviária ou outro operador ferroviário independente, sem motivo justificado; ou

II - induza ou resulte na prática de atos que prejudiquem a livre concorrência, notadamente, os atos previstos no art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.”

JUSTIFICAÇÃO

A autorregulação técnico-operacional das administradoras ferroviárias e dos operadores ferroviários independentes constitui importante medida, que promoverá, entre outras, a conciliação de conflitos, a cooperação do controle operacional entre seus membros e a maximização da interconexão

e da produtividade. Tudo isso, certamente, tornará mais eficiente a exploração do serviço de transporte ferroviário no Brasil.

Essa maior proximidade entre os agentes do mercado, no entanto, deve se dar com estrita observância da livre concorrência. Nesse contexto, faz-se necessário um ajuste no texto para vedar ao autorregulador ferroviário a edição de norma que induza ou resulte na prática de infrações à ordem econômica, tais como, a combinação de preços, a divisão de segmentos do mercado e a limitação de acesso a novas pessoas jurídicas no setor.

Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado JOÃO MAIA



MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.065 DE 31 DE AGOSTO DE 2021

(Do Sr. CORONEL TADEU)

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Art. 1º. Incluir o seguinte dispositivo na MP n.º 1.065, de 2021:

Art. 49-B. O artigo 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025.”

JUSTIFICATIVA

Neste momento decisivo para o desenvolvimento de nosso País, os setores responsáveis pela infraestrutura de transporte estão diante do desafio de vencer as barreiras burocráticas e ineficiências para atuar de maneira competitiva e eficaz, colaborando para a diminuição dos entraves. É consenso, entre os especialistas, que é absolutamente necessário investir CD/21570.33498-00 00020 MPV 1051 nos modais ferroviário e aquaviário para equilibrar a matriz de transportes brasileira, muito dependente do setor rodoviário de cargas. Criado pela Lei nº 11.033, de 21



CÂMARA DOS DEPUTAS

GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

de dezembro de 2004, com intuito de incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros, o Reporto é um regime tributário especial, cuja característica principal é a desoneração tributária da aquisição de máquinas. Em 2008 esse Regime foi ampliado e foram acrescentados novos beneficiários, em especial itens industriais relacionados com o setor ferroviário. A vigência do Reporto se encerrou em 31 de dezembro de 2020 (art. 16 da Lei nº 11.033/2004), e a presente emenda reproduz *ipsis literis* a disposição atual do artigo 16 citado, inovando apenas quanto à extensão do prazo para 31/12/2025. O Reporto permite aquisições nos mercados interno e externo com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação (II), destacando que este vale apenas para aquisição de bens sem similar nacional. Os Estados, por sua vez, podem conceder isenção de ICMS e quanto aos bens importados que forem definidos pelo Poder Executivo. Para os transportes aquaviário e ferroviário de carga, os bens que podem ser adquiridos são aparelhos e instrumentos de pesagem, guinchos, guindastes, empilhadeiras, trilhos, locomotivas, vagões, dentre outros. Ressalte-se que, sem o Reporto, toda a carteira de investimentos já em andamento está sendo afetada, tendo em vista sua consideração nos atuais contratos e projetos, ensejando reequilíbrio econômico-financeiro e fatalmente acarretando a redução significativa dos investimentos a serem realizados, conforme apontam os dados enviados no anexo a esta correspondência. Estamos vivenciando um momento oportuno no que toca aos investimentos no setor ferroviário de carga e portuário, uma vez que o cenário é de transformação e crescimento. Pelas ferrovias, de um lado, temos a prorrogação antecipada de contratos, com projeção de investimentos superiores a 40 bilhões de reais nos próximos anos. Por outro lado, o aumento da eficiência e da capacidade das instalações portuárias passa, necessariamente, pela aquisição de equipamentos e máquinas para a movimentação das cargas e mercadorias. Os terminais portuários estão inseridos no início da cadeia de valor para os produtos de exportação, e para atividades que dependem de importação de equipamentos e insumos. Cerca de 80% do fluxo de comércio exterior brasileiro em termos monetários e mais de 95% em peso (SECEX, 2017) passam pelos terminais portuários. A eficiência dos portos tem, portanto, efeito multiplicador sobre toda a economia do país.

.Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado
CORONEL TADEU
Relator



MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.065 DE 31 DE AGOSTO DE 2021

(Do Sr. CORONEL TADEU)

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA

Art. 1º. Dê-se a seguinte redação ao art. 4º, § 3º da MP n.º 1.065, de 2021:

“Art. 4º. 4º.

.....

.....

.....

§ 3º As diretrizes da política nacional de transporte ferroviário não poderão ser estabelecidas de forma a vedar outorgas para a exploração de ferrovias concorrentes entre si, inclusive aquelas que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou que se localizem na mesma região geográfica, independentemente do nível do ente federativo responsável pela outorga”.

Art. 2º. Acrescentem-se ao art. 4º da MP n.º 1.065, de 2021, os seguintes §§ 4º e 5º:

“§ 4º União, Estados, Distrito Federal e Municípios deverão atuar com objetivo de orientar e harmonizar na maior medida possível os seus respectivos projetos ferroviários, privilegiando a oferta de infraestrutura e a livre concorrência, sempre em benefício dos usuários e clientes das administradoras ferroviárias.

§ 5º Havendo projetos conflitantes entre si, de maneira que a implantação de um dado projeto cause inequivocamente a inviabilidade de outro, deverá ser dada preferência àquele que houver obtido em primeiro lugar a respectiva licença prévia para o



CÂMARA DOS DEPUTAS

GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

empreendimento, independentemente do nível federativo em que o projeto esteja contemplado.

Art. 3º. Acrescente-se no CAPÍTULO IX - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIA da MP n.º 1.065, de 2021, o seguinte art. 44-A:

“Art. 44-A. Os projetos contemplados no âmbito do planejamento dos Estados, Distrito Federal e Municípios, cujos editais de chamamento público ou licitação tenham sido publicados até 30 de agosto de 2021, poderão seguir o trâmite previsto e ter suas outorgas formalizadas, conforme os respectivos editais e legislação estadual, distrital ou municipal aplicável, não sofrendo qualquer limitação em virtude do disposto nesta lei.”

JUSTIFICATIVA

A proposta tem por objetivo garantir uma convivência harmônica entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, valorizando o pacto federativo, a livre concorrência e o aumento de oferta de infraestrutura em favor dos usuários e clientes dos serviços de transporte ferroviário. Nesse sentido, é preciso ajustar a redação do art. 4º, 3º, pois, eventualmente, se mantida a redação original, esse dispositivo poderia ser explorado a fim de impedir iniciativas de entes subnacionais, sob a mera alegação de que contrariam as diretrizes da política nacional. Compreende-se ser preciso buscar uma harmonia no planejamento da malha ferroviária federal, estadual, distrital e municipal; porém, isso não pode servir de instrumento para disputas políticas e inviabilizar projetos relevantes para a sociedade brasileira. Por isso, sugere-se também criar uma regra de encaminhamento para eventuais projetos inequivocamente conflitantes entre si, qual seja, a de preferência àquele projeto para o qual tenha sido emitida primeiramente a respectiva licença prévia. Por fim, nas disposições transitórias, é importante assegurar que as iniciativas em curso no âmbito dos Estados, Distrito Federal e Municípios não sejam obstadas pelo advento da Medida Provisória em questão, em observância da segurança jurídica e respeito ao ato jurídico perfeito.

.Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado
CORONEL TADEU
Relator



CÂMARA DOS DEPUTAS
GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP



MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.065 DE 31 DE AGOSTO DE 2021

(Do Sr. CORONEL TADEU)

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Art. 1º. Inclua-se o seguinte dispositivo no Capítulo IX – Disposições Finais e Transitórias da MP n.º 1.065, de 2021:

“Art. Fica autorizada a repactuação dos contratos de concessão ferroviária pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para, em comum acordo com as concessionárias, readequar as obrigações estabelecidas em virtude da pandemia de covid-19, mediante alteração dos cronogramas, supressão, substituição ou alteração da ordem de implantação das obrigações de investimento.”

JUSTIFICATIVA

A proposta tem por objetivo garantir a implementação dos empreendimentos e dos investimentos assumidos pelos concessionários quando eventos alheios que possam impactar, prejudicar ou impedir a conclusão dos projetos nos prazos assumidos. Por meio da presente proposta, os compromissos mantem o seu caráter obrigatório, autorizando-se, porém, à Agência Nacional de Transportes Terrestres repactuar as obrigações de investimento inicialmente estabelecidas, de modo a adequá-las às circunstâncias excepcionais impostas pela pandemia, sem qualquer penalização.

É inegável que os efeitos decorrentes da pandemia da COVID-19 tenham provocado instabilidade econômica e ainda seguem prejudicando, além de outros setores, toda a cadeia produtiva. O setor ferroviário, embora reconhecido



CÂMARA DOS DEPUTAS

GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

como atividade essencial, depende direta ou indiretamente de insumos básicos para a sua implantação, tais como: dormentes, trilhos, cimento, concreto, máquinas e equipamentos pesados. Muitos desses insumos dependem de importação, impactando de forma grave e relevante seu cronograma de implementação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado
CORONEL TADEU
Relator



MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.065 DE 31 DE AGOSTO DE 2021

(Do Sr. CORONEL TADEU)

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Art. 1º. A MP n.º 1.065, de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“CAPÍTULO IV

DAS FERROVIAS EXPLORADAS POR CONCESSÃO OU PERMISSÃO

[...]

Seção IV

Do equilíbrio das outorgas em regime público

Art. 21-A. É garantida às administradoras ferroviárias que prestem serviços de transporte ferroviário em regime público a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos seus respectivos contratos.

Art. 21-B. As administradoras ferroviárias que atuem em regime público poderão requerer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme os termos do contrato, quando provar o desequilíbrio decorrente da outorga de autorização ou de novas concessões ou permissões.

Parágrafo único. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o caput poderá ocorrer, nos termos da legislação e do contrato, por:

I - redução do valor de outorga;



CÂMARA DOS DEPUTAS

GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

II - aumento do teto tarifário;

III - supressão da obrigação de investimentos;

IV - adaptação do contrato;

V - ampliação de prazo; e

VI - indenização.

[...]

CAPÍTULO VI

DA ADAPTAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO PARA AUTORIZAÇÃO

Art. 35. (revogado)

Art. 36. O valor eventualmente devido ao poder concedente em decorrência da adaptação de contrato de concessão para autorização, mantidas as obrigações financeiras da concessionária perante a União, poderá ser convertido em investimento em malhas de interesse da administração pública, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura.

Parágrafo único. Eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro promovida nos termos do caput e do parágrafo único do art. 23 deverá ser considerada no cálculo do valor de que trata o caput, na hipótese de a concessionária ferroviária federal solicitar posteriormente a adaptação do contrato de concessão para autorização”.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo alterar, na Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, a previsão sobre o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.



CÂMARA DOS DEPUTAS

GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

Os atuais artigos 35 e 36 da Medida Provisória se encontram localizados no Capítulo VI – “Da adaptação do Contrato de Concessão para Autorização”, o que limita o seu âmbito de aplicação, de modo a apenas assegurarem o direito ao reequilíbrio às concessões impactadas por autorização decorrente da adaptação de contrato de concessão.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não deve, contudo, ser limitada, em qualquer medida, à adaptação do contrato de concessão. Afinal, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato é garantia que decorre da própria Constituição Federal. Os empreendimentos outorgados sob o regime de direito público devem ter sua viabilidade econômica preservada irrestritamente, sob pena de frustrar os interesses perseguidos pela própria União por meio das respectivas outorgas.

Como o atual artigo 35 trata da única disposição relacionada ao reequilíbrio das concessões vigentes, propõe-se que: (i) seja deslocada do Capítulo VI para o Capítulo IV – “Das ferrovias exploradas por concessão ou permissão”, a partir da criação de uma nova Seção, específica para tratar do equilíbrio das outorgas em regime público de modo a estender seu âmbito de aplicação; e (ii) seja adaptada para contemplar redação mais abrangente, que assegure, de forma ampla, o direito constitucional ao reequilíbrio sempre que, observada a matriz de riscos em cada caso, a outorga de novos empreendimentos ferroviários possa impactar as outorgas, em regime público, em andamento.

Com isso, busca-se maior clareza sobre a garantia ao equilíbrio econômico-financeiro das concessões vigentes como uma diretriz que deve ser observada na outorga de autorizações para exploração de infraestrutura ferroviária.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado
CORONEL TADEU
Relator



MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.065 DE 31 DE AGOSTO DE 2021

(Do Sr. CORONEL TADEU)

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Art. 1º. Dê-se a seguinte redação ao parágrafo único do art. 3º da MP n.º 1.065, de 2021:

“Art. 3º [...] § 1º. O Ministério da Infraestrutura estabelecerá as diretrizes da política nacional de transporte ferroviário, a fim de assegurar maior escala, escopo, compatibilização e eficiência ao Sistema Ferroviário Nacional, sem prejuízo da autonomia dos Estados, Distrito Federal e Municípios para o planejamento e disciplina do plano de outorga dos seus respectivos Sistemas Ferroviários

§ 2º Resguardada a autonomia federativa para a disciplina e exploração direta e indireta dos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a União deverá garantir a integração física dos sistemas viários limítrofes”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo alterar, na Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, a previsão que outorga ao Ministério da Infraestrutura competência para estabelecer as diretrizes da política nacional de transporte ferroviário, visando a compatibilização e eficiência do Sistema Ferroviário Nacional, de modo a conferir maior clareza quanto à sua delimitação à regulação de trânsito e transporte (conforme art. 21. XI da Constituição), não abrangendo as outorgas dos subsistemas ferroviários estaduais e municipais



CÂMARA DOS DEPUTAS

GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

Não há, no dispositivo, uma previsão clara sobre a limitação da abrangência da competência conferida ao Ministério da Infraestrutura, que pode ser indevidamente interpretada como uma permissão para o órgão impor restrições ao plano de outorgas ferroviárias sob a competência dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

A Constituição atribui à União competência privativa para: (i) explorar, direta ou indiretamente, o serviço de transporte ferroviário interestadual ou entre portos brasileiros e fronteiras nacionais (art. 21, XII, alínea “d”); (ii) legislar sobre trânsito e transporte em nível nacional (art. 22, XI). Trata-se, portanto, de uma competência bem delimitada de forma explícita pela Constituição Federal.

Vale ressaltar que a competência da União para outorgar a exploração do serviço ferroviário interestadual ou entre portos e fronteiras não exclui a possibilidade de Estados e Municípios implementarem seus próprios projetos ferroviários, desde que pertinentes aos interesses, respectivamente, regional e local, em conformidade com o regime jurídico a ser estabelecido pelos respectivos entes federativos.

Nesse sentido, deve-se lembrar que a competência dos Estados é residual (art. 25, § 1º, da CF), o que impede, justamente, a interpretação ampliativa do rol já extenso e específico de competências atribuídas à União. Na mesma linha, a competência dos municípios é definida pela presença do “interesse local” (art. 30, incisos I e V, da CF).

A emenda sugerida procura, assim, conferir maior clareza sobre a delimitação da competência outorgada pela Medida Provisória ao Ministério de Infraestrutura, de modo a restringi-la à regulação de trânsito e transporte (conforme art. 21, XI da Constituição), sem que se abranja as outorgas dos subsistemas ferroviários estaduais e municipais. Nesse tocante, a política deveria ser indutiva/orientativa, e não vinculante, sob pena de usurpação de competência dos entes subnacionais.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado
CORONEL TADEU
Relator



CÂMARA DOS DEPUTAS
GABINETE DO DEPUTADO CORONEL TADEU – PSL/SP

MEDIDA PROVISÓRIA N. 1.065, DE 2021

“Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.”

EMENDA MODIFICATIVA Nº ____/2021

(Do Sr. Deputado Arnaldo Jardim)

Dá-se nova redação ao parágrafo primeiro do artigo 22, da Medida Provisória n. 1.065/2021:

“Art. 22. A administradora ferroviária é a responsável, independentemente se executada diretamente ou mediante contratação com terceiros:

I - pela prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura;

II - pelas operações acessórias a seu cargo;

III - pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e clientes; e

IV - pelos compromissos que assumir:

a) no compartilhamento de sua infraestrutura;

b) no transporte multimodal; e

c) nos ajustes com os usuários e clientes.

§ 1º As administradoras ferroviárias devem informar anualmente à ANTT a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária sob sua responsabilidade, e os investimentos a serem realizados para expansão da capacidade, sempre que a ocupação corresponder a mais de 80% da capacidade instalada. (NR).”


JUSTIFICAÇÃO

Dentre os avanços da regulação ferroviária recente está a garantia de expansão da capacidade da ferrovia, sempre que a saturação do trecho atingir 90% da capacidade.

Esta medida garante que os concessionários, permissionários ou autorizatários não possam usar a restrição de capacidade para impedir a concorrência na prestação dos serviços, gerar uma pressão de demanda e aumento dos preços.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa desta Casa.

Sala da Comissão, em de setembro de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Dê-se a seguinte redação ao parágrafo único do art. 11 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021:

“Art.11.

.....

Parágrafo único. Na hipótese de que trata o inciso II do caput, serão observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e **poderá** ser considerado como critério de julgamento para a escolha do vencedor o maior lance, incluída a possibilidade de pagamento de outorga.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 11 da Medida Provisória dispõe sobre a situação em que mais de um interessado se habilita para obter autorização e explorar o serviço de transporte ferroviário.

Em tais casos, o parágrafo único do dispositivo determina a realização de um processo seletivo público em que obrigatoriamente será utilizado como critério de julgamento para escolha do vencedor o maior lance no pagamento da outorga.

Entendemos, contudo, que o maior lance não é o único critério capaz de atender ao interesse público envolvido. Veja-se, por exemplo, que o impacto ambiental ou o quantitativo de usuários atendidos podem ser considerados na seleção da melhor proposta.

Sendo assim, estamos propondo um ajuste no texto para **possibilitar** a utilização do critério do maior lance na seleção do interessado, **sem prejuízo da utilização de outros critérios**.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa desta Casa.

Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Acrescente-se o seguinte § 7º ao art. 12 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021:

“Art.12.

.....

§ 7º O contrato de autorização poderá excepcionalmente, mediante justificação, prever a exclusividade, por prazo determinado, da autorizatária para a exploração do serviço em trecho ou região geográfica específica, desde que constatada absoluta inviabilidade técnica ou econômica da sua exploração em regime de livre mercado.

JUSTIFICAÇÃO

Durante as discussões do Projeto de Lei nº 7.063, de 2017, cujo substitutivo – que aguarda apreciação pelo Plenário desta Casa – propõe a Lei Geral de Concessões, analisamos com profundidade a questão das autorizações para exploração de serviços públicos.

Na linha do que restou delineado na proposta de Lei Geral de Concessões, acreditamos ser necessário permitir a outorga de autorização com

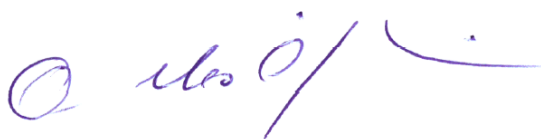
exclusividade e com prazo determinado para situações muito especiais, em que forem constatadas a inviabilidade técnica ou econômica da exploração do serviço em regime de livre mercado. Trata-se, vale ressaltar, de uma possibilidade para o Poder Público, que deverá analisar minuciosamente a situação concreta. Se essa é a única forma de se oferecer o serviço aos usuários, que assim seja por um determinado período.

Nesse sentido, estamos propondo o acréscimo de um parágrafo no art. 12 da Medida Provisória, que viabilizará a exclusividade da autorização.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados.

Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM

MEDIDA PROVISÓRIA N. 1.065, DE 2021

“Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.”

EMENDA MODIFICATIVA Nº ____/2021

(Do Sr. Deputado Arnaldo Jardim)

Dê-se ao §3º, do artigo 7º da Medida Provisória nº 1.065/2021 a seguinte redação:

“Art. 7º

.....
§ 3º A ANTT deverá avaliar a compatibilidade locacional e realizar análise de impacto sobre o equilíbrio econômico-financeiro da ferrovia requerida sobre as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas, de modo a subsidiar o Ministério da Infraestrutura para a deliberação sobre o requerimento de autorização. (NR).

”
.....

JUSTIFICAÇÃO

A regulamentação do instituto das autorizações ferroviárias no ordenamento jurídico brasileiro é essencial para o desenvolvimento do transporte terrestre de cargas, fomentando meios de transporte mais sustentáveis e estimulando investimentos privados no setor de infraestrutura.

O projeto é especialmente relevante para setores produtivos que dependem da logística de transporte para o deslocamento de cargas e exportação, como é o caso do agronegócio brasileiro, que lidera o movimento de retomada econômica brasileiro.

Contudo, malgrado o acerto da Medida Provisória no que diz respeito à regulamentação do regime de autorizações ferroviária – mais simples e menos burocrático – que os regimes tradicionais de concessões, é preciso pensar no sistema ferroviário brasileiro como um ativo voltado à integração dos polos produtivos e logísticos, bem como na maximização dos efeitos positivos do ambiente de maior concorrência e eficiência no setor.

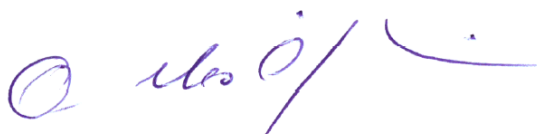
Nesse sentido, a presente emenda visa chamar atenção do regulador para os eventuais impactos de ferrovias autorizadas sobre malhas ferroviárias tradicionalmente concedidas, para que não haja privilégio de um ativo ferroviário em detrimento de outro, mas, sim, incentivos à concorrência com garantia de manutenção do serviço ao usuário.

Pretende-se, com a presente proposição, assegurar que a Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Ministério da Infraestrutura e os usuários tenham clareza sobre o impacto de ferrovias autorizadas sobre ferrovias concedidas ou operadas pelo Poder Público, notadamente no que diz respeito a volume de carga e impactos tarifários, elementos que podem afetar o equilíbrio econômico-financeiro de contratos já em vigor com a Administração Pública.

Ressalta-se, que a ANTT possui dentre os seus normativos manuais modernos para orientar tais análises, o que garante maior segurança jurídica para investidores e usuários em um momento de inovação regulatória tão salutar para o Brasil.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa desta Casa.

Sala da Comissão, em de setembro de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA N. 1.065, DE 2021

“Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.”

EMENDA ADITIVA E MODIFICATIVA Nº ____/2021

(Do Sr. Deputado Arnaldo Jardim)

Altere-se o art. 18 da MPV 1.065 de 30 de agosto de 2021, para inclusão do §3º e modificação da redação do renumerado §4º, com a consequente renumeração dos demais parágrafos:

“Art. 18

.....

§3º Havendo ociosidade na infraestrutura ferroviária, é vedado à administradora ferroviária negar a celebração de contrato com o operador ferroviário independente.

§4º Os contratos celebrados entre administradoras ferroviárias e operadores ferroviários independentes, inclusive aqueles que tenham por objeto a exploração de infraestruturas ferroviárias, serão regidos pelas normas de direito privado, sem estabelecimento de qualquer relação jurídica entre os operadores ferroviários independentes e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da ANTT, que inclui assegurar a operadores ferroviários independentes acesso a infraestruturas ferroviárias.

§5º Nos termos da regulação, os operadores ferroviários independentes declararão anualmente à ANTT informações sobre:

I -”

JUSTIFICAÇÃO

É sabido que há vários anos a figura do operador ferroviário independente existe no ordenamento jurídico brasileiro sem, contudo, nenhuma empresa do tipo ter sido efetivamente implantada.

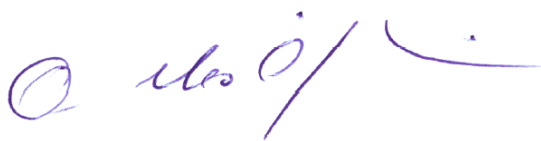
Por outro lado, também é fato que muitas das ferrovias das administradoras ferroviárias tradicionais operam com algum nível de ociosidade que permitiriam que operadores independentes captassem cargas específicas para escoamento nesses espaços ociosos.

Assim, além de estimular o investimento em mais linhas é preciso igualmente conferir maior eficiência às linhas existentes, o que passa pela efetividade da figura do operador ferroviário independente.

Para tanto, é preciso assegurar a celebração de contratos de compartilhamento de infraestrutura quando houver ociosidade na linha e que a ANTT estimule através da normatização regulatória a efetividade dessas disposições.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa desta Casa.

Sala da Comissão, em de setembro de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA N. 1.065, DE 2021

“Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.”

EMENDA ADITIVA E MODIFICATIVA Nº ____/2021

(Do Sr. Deputado Arnaldo Jardim)

Dê-se ao art. 17, *caput*, a seguinte redação e acresça-se o §1º, com a consequente convalidação do atual parágrafo único em §2º:

“Art. 17. Será admitida a construção e exploração de ferrovias particulares mediante registro na ANTT, desde que localizadas em áreas privadas e observadas as diretrizes da política nacional de transportes ferroviários. (NR).

§1º. A ferrovia particular poderá acessar áreas públicas em seu traçado, inclusive no acesso a portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais, ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas, nos termos do art. 8º.

§2º. As ferrovias de que trata o *caput* se submeterão à regulação e à fiscalização da ANTT, restritas a questões de trânsito e segurança

.....”


JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa corrigir aparente conflito de disposições do art. 17 com as disposições do art. 8º da presente Medida Provisória. Por um lado, o art. 8º determina que o acesso de outras infraestruturas – portuárias, ferroviárias e afins – não inviabilizarão necessariamente a construção de ferrovias autorizadas.

Ocorre, por vezes, que tais ativos se encontram em áreas públicas, de forma que a manutenção do trecho “exclusivamente” quando referenciando áreas privadas poderia inviabilizar a implantação desses projetos.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa desta Casa.

Sala da Comissão, em de setembro de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA N. 1.065, DE 2021

“Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.”

EMENDA ADITIVA Nº ____/2021

(Do Sr. Deputado Arnaldo Jardim)

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo ao texto da Medida Provisória n. 1.065/2021:

“Art. X. A exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal, outorgada por autorização, adotará o mesmo marco regulatório dos trechos das ferrovias outorgadas por concessão ou permissão, no que se refere aos tetos tarifários, prestação de serviço adequado e ao compartilhamento da infraestrutura, quando os serviços de transporte ferroviário, outorgados por autorização, compartilhar infraestrutura concedida ou permitida.”

JUSTIFICAÇÃO

A malha ferroviária brasileira está dividida em malhas ou corredores regionais e é explorada por diferentes concessionários que precisam compartilhar, entre si, a infraestrutura concedida, de forma a garantir a livre circulação de trens no atendimento aos deslocamentos que extrapolam os limites físicos de uma concessão.

A expansão da produção para a região central e oeste do país e a redução das desigualdades regionais aumentaram a distância média e mudaram o eixo dos deslocamentos, aumentando a importância da ferrovia e evidenciando a necessidade de fazer uma expansão da malha ferroviária e garantir que os trens possam circular livremente na malha, de forma a atender às necessidades do mercado.

Recentemente, foram realizados importantes avanços na regulação dos serviços de transporte ferroviário, no sentido de criar um ambiente de negócios menos desequilibrado e adequar os serviços aos requisitos de competitividade dos setores produtivos que dependem da ferrovia.

Existe uma agenda regulatória da ANTT que indica um caminho, ainda longo, de avanços ainda a serem feitos para que se tenha um ambiente equilibrado nas relações das concessões ferroviárias com os seus usuários.

Não pode haver retrocesso nesta agenda e introduzir novas regras que anulam os avanços obtidos e provocam desequilíbrios também entre os prestadores de serviços, criando uma concorrência predatória.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa desta Casa.

Sala da Comissão, em de setembro de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA N. 1.065, DE 2021

“Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.”

EMENDA SUPRESSIVA Nº ____/2021

(Do Sr. Deputado Arnaldo Jardim)

Suprima-se o §3º, do art. 24, da Medida Provisória n. 1.065/2021:

“Art. 24. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve ocorrer na forma do acordo comercial entre os interessados e das melhores práticas do setor ferroviário.

§ 1º O acordo deve ser formalizado por contrato, resguardadas as possibilidades de arbitragem privada e de denúncia à ANTT para a solução de conflitos.

§ 2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada por concessão ou permissão, a administradora ferroviária deve dar aos terceiros interessados, conforme os termos do contrato, o acesso e a justa remuneração pelo acesso.

~~§ 3º Nas ferrovias outorgadas por autorização, é livre a oferta de capacidade para a realização do transporte de que trata o caput.”~~

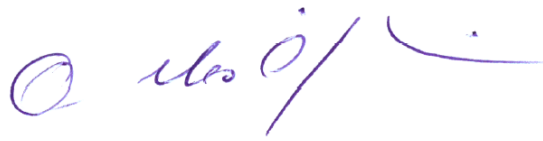
JUSTIFICAÇÃO

Dentre os avanços da regulação ferroviária recente está a garantia de expansão da capacidade da ferrovia, sempre que a saturação do trecho atingir 90% da capacidade, como se tem notado das audiências públicas realizadas pelo Governo Federal. Esse foi o percentual aplicado para renovações recentes de malhas ferroviárias (Malha Paulista, EFVM, EFC, dentre outras).

Esta medida garante que os concessionários, permissionários ou autorizatários não possam usar a restrição de capacidade para impedir a concorrência na prestação dos serviços, gerar uma pressão de demanda e aumento dos preços.

Esclareço, por fim, que esta e as demais emendas ora apresentadas são fruto de contribuições que recebi na qualidade de Coordenador Político da Comissão de Infraestrutura e Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária – FPA e, ainda, da Consultoria Legislativa desta Casa.

Sala da Comissão, em de setembro de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Insira-se o seguinte artigo onde couber:

Art. xx. A qualquer tempo, o Poder Executivo, poderá realizar a abertura de processo de chamamento público para identificar a existência de interessado na obtenção de autorização para a exploração econômica de trechos ferroviários ociosos por mais de 3 (três) anos.

§ 1º Caracteriza-se a ociosidade, conforme previsão no caput, a existência de bens reversíveis não explorados ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário.

§ 2º Serão observadas as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário nos procedimentos previstos no caput.

§ 3º Sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela concessionária, que serão apurados ao termo do contrato de concessão ou de permissão, em havendo

CÂMARA DOS DEPUTADOS

interessado na exploração dos trechos ferroviários de que trata o caput, deve ser providenciada a cisão desses trechos da atual operadora ferroviária em favor da nova autorização.

§ 4º Em trechos ferroviários ociosos, pode existir chamamento adicional para suplementação de capacidade, observando o procedimento de que se trata o caput.

§ 5º Os proponentes interessados em contratar suplementação de capacidade de que trata o § 4º devem apresentar compromisso de contratação fixa de serviços de transporte (*ship or pay*).

§ 6º Caso a ferrovia pretendida na forma do caput, estiver dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, os concessionários instalados poderão exercer direito de preferência (*“right of first refusal”*), em condições iguais às que foram protocoladas no requerimento de autorização, para serem autorizados em vez dos propositores originais.”

§ 7º O prazo de manifestação de interesse da concessionária de que trata o § 6º, será de 15 (quinze) dias, findo o qual, sem manifestação, será tacitamente renunciado.

§ 8º Caso a concessionária não cumpra as obrigações assumidas na forma do § 6º sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da autorização e multa correspondente aos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização.

.....(NR)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

O direito de preferência, proposto através desta Emenda para o texto da Medida Provisória da Autorização Ferroviária, tem como objetivo fomentar o interesse de grandes investidores no setor da infraestrutura, pois garante aos concessionários e permissionários, que assumem maior risco em seus contratos e conseqüentemente fazem maiores investimentos, a possibilidade de participar de futuras oportunidades que possam surgir no setor.

As colaborações propostas são importantes para a elaboração de um texto capaz de atrair recursos públicos e privados para alavancar definitivamente a infraestrutura de transportes no Brasil, de modo a reduzir os custos logísticos e incentivar a geração de empregos e o crescimento da economia.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta necessária Emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2021.

GENINHO ZULIANI
DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Insiram-se os seguintes §§ 2º, 3º e 4º no art. 6º da medida provisória, renumerando-se o atual parágrafo único:

“§ 2º Quando a proposta de autorização ocorrer dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, os concessionários instalados poderão exercer direito de preferência (*“right of first refusal”*), em condições iguais às que foram protocoladas no requerimento de autorização, para serem autorizados em vez dos propositores originais.

§ 3º O prazo de manifestação de interesse da concessionária será de 15 (quinze) dias, findo o qual, sem manifestação, será tacitamente renunciado.

§ 4º Caso a concessionária não cumpra as obrigações assumidas na forma do § 2º sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da autorização e multa correspondente aos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O direito de preferência, proposto através desta Emenda para o texto da Medida Provisória da Autorização Ferroviária, tem como objetivo fomentar o interesse de grandes investidores no setor da infraestrutura, pois garante aos concessionários e permissionários, que assumem maior risco em seus contratos e conseqüentemente fazem maiores investimentos, a possibilidade de participar de futuras oportunidades que possam surgir no setor.

As colaborações propostas são importantes para a elaboração de um texto capaz de atrair recursos públicos e privados para alavancar definitivamente a infraestrutura de transportes no Brasil, de modo a reduzir os custos logísticos e incentivar a geração de empregos e o crescimento da economia.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta necessária Emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2021.

GENINHO ZULIANI
DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Insira-se o seguinte parágrafo único no art. 51 da medida provisória:

“Parágrafo único. O § 2º do art. 6, o § 6º do art. 21, e o § 2º do art. 13 vigorarão por um período de dez anos contados a partir da vigência da Lei determinada no caput.”

.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O direito de preferência, proposto através desta Emenda para o texto da Medida Provisória da Autorização Ferroviária, tem como objetivo fomentar o interesse de grandes investidores no setor da infraestrutura, pois garante aos concessionários e permissionários, que assumem maior risco em seus contratos e conseqüentemente fazem maiores investimentos, a possibilidade de participar de futuras oportunidades que possam surgir no setor.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

As colaborações propostas são importantes para a elaboração de um texto capaz de atrair recursos públicos e privados para alavancar definitivamente a infraestrutura de transportes no Brasil, de modo a reduzir os custos logísticos e incentivar a geração de empregos e o crescimento da economia.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta necessária Emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2021.

GENINHO ZULIANI
DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Insira-se o seguinte inciso III no art. 2º da medida provisória, renumerando-se os demais incisos:

“III – direito de preferência (*“right of first refusal”*): para os fins desta Lei, caso exista proposta de construção e exploração de nova ferrovia, através de autorização, em área de influência de ferrovia já existente, a concessionária instalada terá preferência sobre a proponente original com as mesmas condições propostas originalmente. “

.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O direito de preferência, proposto através desta Emenda para o texto da Medida Provisória da Autorização Ferroviária, tem como objetivo fomentar o interesse de grandes investidores no setor da infraestrutura, pois garante aos

CÂMARA DOS DEPUTADOS

concessionários e permissionários, que assumem maior risco em seus contratos e consequentemente fazem maiores investimentos, a possibilidade de participar de futuras oportunidades que possam surgir no setor.

As colaborações propostas são importantes para a elaboração de um texto capaz de atrair recursos públicos e privados para alavancar definitivamente a infraestrutura de transportes no Brasil, de modo a reduzir os custos logísticos e incentivar a geração de empregos e o crescimento da economia.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta necessária Emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2021.

GENINHO ZULIANI
DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Art. 1º. Incluir o seguinte dispositivo na MP n.º 1.065, de 2021:

Art. 44-A. Não se aplicam as disposições desta Lei aos acessos ferroviários terrestres a portos organizados, que continuam regidos pela legislação específica, inclusive em relação às competências previstas na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

Parágrafo único. Deverão ser compreendidos como acessos ferroviários terrestres para fins do disposto no caput deste artigo todas as infraestruturas ferroviárias de interesse direto do porto organizado para sua maior eficiência econômica e operacional, bem como para melhor governança do direito de acesso de todos os interessados.

.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

A presente emenda tem como objetivo estabelecer, na Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, que não haverá conflitos de competência regulatória para a necessária realização dos investimentos privados na eliminação dos gargalos logísticos do país.

A regra proposta procura estabelecer a competência sobre os acessos terrestres aos portos organizados pela especialidade do tema, fixando-a para os reguladores portuários e na administração portuária.

Sala das Comissões, setembro de 2021.

GENINHO ZULIANI
DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Art. 1º. Dê-se a seguinte redação aos arts. 7º e 9º da MP n.º 1.065, de 2021:

Art. 7º O interessado em obter a autorização para a exploração indireta de novas ferrovias ou de novos pátios ferroviários, pode requerê-la diretamente ao Ministério da Infraestrutura, a qualquer tempo, garantido.

.....

§ 6º. Caso a ferrovia requerida dependa de conexão com uma ferrovia existente explorada em regime público ou se localize em área de influência de ferrovia existente, o regulador ferroviário deverá notificar previamente o concessionário afetado para avaliar o seu interesse no desenvolvimento do projeto sob o regime de direito privado, mediante a emissão de autorização específica em seu favor para este fim.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 9º O Ministério da Infraestrutura poderá, a qualquer tempo, determinar à ANTT a abertura de processo de chamamento público para identificar e selecionar interessados na obtenção de autorização para a exploração indireta de novas ferrovias, de carga ou de passageiros:

.....

§ 6º. Antes da abertura do chamamento público, caso o Ministério da Infraestrutura pretenda desenvolver ferrovia em regime de autorização localizada em área de influência de concessão ferroviária existente, deverá haver consulta à respectiva concessionária sobre o seu interesse em desenvolver o projeto, oportunidade em que poderá emitir autorização específica em seu favor para este fim.”.

.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo efetuar a correção terminológica, na Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, de modo a conferir o adequado tratamento a necessária preservação dos contratos de concessão vigentes como forma inexorável de manutenção da segurança jurídica para a efetiva realização de investimentos no setor ferroviário.

A solução proposta procura conferir maior efeito à política pública de novas ferrovias em regime privado, sem que haja prejuízos às políticas públicas já estabelecidas por meio dos contratos de concessão vigentes. As novas ferrovias para atender as demandas por transporte serão construídas e operadas por meio do atual concessionário ou de outro agente entrante no mercado, porém resguardados os direitos decorrentes dos contratos de concessão. Neste contexto, será obtida a máxima efetividade dos investimentos privados no setor ferroviário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ademais, os investimentos obrigatórios já pactuados nas recentes prorrogações antecipadas do setor ferroviário devem ser expressamente preservados, de modo que o novo regime jurídico relativo a autorizações não produza efeitos deletérios aos avanços promovidos nos últimos anos, com patente ofensa ao interesse público.

Sala das Comissões, setembro de 2021.

GENINHO ZULIANI

DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Insira-se, onde couber, o seguinte artigo:

Art. xx. As concessionárias de empreendimentos ferroviários federais podem requerer, como efeito do evento de força maior caracterizado pela pandemia ocasionada pela COVID 19, a prorrogação por 24 meses, todas as obrigações não financeiras assumidas por em decorrência das leis nº 13.448, de 5 de junho de 2017 e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995

.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Foi declarada pela Organização Mundial de Saúde a pandemia do Coronavírus, reconhecida pelo Governo Federal em 6 de fevereiro de 2020, através da Lei 13.979/2020, sendo que esta previsão, tinha por intuito garantir

CÂMARA DOS DEPUTADOS

segurança jurídica durante o enfrentamento de um cenário de crise econômica mundial.

A presente proposta tem por objetivo estender os efeitos da lei supramencionada para o cenário de superinvestimentos no setor de infraestrutura brasileiro, trazendo segurança jurídica e a garantia que os compromissos assumidos anteriormente a pandemia se manterão obrigatórios, entretanto com um cronograma de implantação adequado ao momento atual.

A proposta de estender as obrigações não financeiras por até dois anos, tem por objetivo evitar que penalizações excessivas desequilibrem o contrato firmado e impactem negativamente no cumprimento de todas as obrigações assumidas anteriormente.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta necessária Emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2021.

GENINHO ZULIANI
DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº _____

Insiram-se os seguintes § 2º, 3º e 4º no art. 13 da medida provisória renumerando-se os demais:

§ 2º Caso a ferrovia pretendida na forma do caput, estiver dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, os concessionários instalados poderão exercer direito de preferência (*“right of first refusal”*), em condições iguais às que foram protocoladas no requerimento de autorização, para serem autorizados em vez dos propositores originais

§ 3º O prazo de manifestação de interesse da concessionária de que trata o § 2º, será de 15 (quinze) dias, findo o qual, sem manifestação, será tacitamente renunciado.

§ 4º Caso a concessionária não cumpra as obrigações assumidas na forma do § 2º sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da

CÂMARA DOS DEPUTADOS

autorização e multa correspondente aos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização.

.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O direito de preferência, proposto através desta Emenda para o texto da Medida Provisória da Autorização Ferroviária, tem como objetivo fomentar o interesse de grandes investidores no setor da infraestrutura, pois garante aos concessionários e permissionários, que assumem maior risco em seus contratos e conseqüentemente fazem maiores investimentos, a possibilidade de participar de futuras oportunidades que possam surgir no setor.

As colaborações propostas são importantes para a elaboração de um texto capaz de atrair recursos públicos e privados para alavancar definitivamente a infraestrutura de transportes no Brasil, de modo a reduzir os custos logísticos e incentivar a geração de empregos e o crescimento da economia.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta necessária Emenda.

GENINHO ZULIANI
DEPUTADO FEDERAL DEM/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 17 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se na Medida Provisória, o seguinte artigo renumerando-se os demais:

Art. X. O art. 16 da Lei nº 11.033/2004 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.”

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda visa a prorrogação do prazo para utilização do benefício do REPORTO, concedido pela Lei nº 11.033 de 2004, sem inovação ou inclusão de novos itens ou beneficiários.

Nesse sentido, a emenda é aderente à Medida Provisória nº 1.065/2021, visto que promove a atratividade de investimentos para os setores contemplados pelo artigo 15 da Lei nº 11.033/2004, sobretudo os setores ferroviário, indústria e portuário.

Criado pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com intuito de incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros, o Reporto é um regime tributário especial, cuja característica principal é a desoneração tributária da aquisição de máquinas. Em 2008 esse Regime foi ampliado e foram acrescentados novos beneficiários, em especial itens industriais relacionados com o setor ferroviário, perdendo sua vigência em dezembro de 2020.

O Reporto permite que os interessados façam aquisições nos mercados interno e externo com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação (II), destacando que este vale apenas para aquisição de bens sem similar nacional. Os Estados, por sua vez, podem conceder isenção de ICMS e quanto aos bens importados que forem definidos pelo Poder Executivo. Para os transportes aquaviário e ferroviário de carga, os bens que podem ser adquiridos são aparelhos e instrumentos de pesagem, guinchos, guindastes, empilhadeiras, trilhos, locomotivas, vagões, dentre outros.

O Reporto é de fundamental importância para os setores ferroviário, portuário e industrial, e será ainda mais crucial para o sucesso da política atual de infraestrutura de transportes, em especial os projetos qualificados no PPI - Programa de Parcerias de Investimentos, no qual estão previstos a implantação de novas ferrovias no país, novos leilões de terminais portuários e as prorrogações dos atuais contratos de concessão de ferrovias. Nesse particular, frise-se o programa de prorrogações antecipadas dos contratos de concessão como um dos principais pilares dos novos investimentos em ferrovias no Brasil, com a previsão da realização de vultosos investimentos adicionais por parte do setor privado, que apenas podem ser viabilizados com essa conformação jurídico-negocial. O mesmo raciocínio se aplica a portos, com os novos leilões de infraestrutura previstos, bem como a modernização de estruturas existentes, entre outros, que visam desfazer gargalos logísticos e incrementar a eficiência da cadeia de transporte e das exportações.

A não renovação do REPORTO, especialmente diante dos impactos econômicos experimentados pelos setores de infraestrutura durante a pandemia de coronavírus, impactará diretamente os setores envolvidos, podendo, até mesmo, ameaçar a continuidade de empreendimentos que são de vital importância para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística nacional, além de reduzir a produção da indústria nacional, com risco de perda de inúmeros postos de trabalho e diminuição de investimentos que dariam retorno econômico e em termos de crescimento do PIB.

Dessa forma, o objetivo da presente emenda é tão somente garantir a vigência do REPORTO de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023, o que não ocasionará quaisquer impactos fiscais, uma vez que o regime já integra as previsões orçamentárias atuais e esteve vigente até 31 de dezembro de 2020. Além de ser medida de extrema importância para incentivar e aquecer o mercado interno, especialmente em razão da queda de demanda em diversos setores de infraestrutura, impactados pela pandemia do COVID-19, mas que necessitam dar continuidade às operações e atividades que são essenciais para o país.

Sala das Sessões, em de setembro de 2021.

Deputado Pedro Uczai PT-SC



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00036 TIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. **X** aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inserir dispositivo da Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para dispor sobre o transporte de produtos perigosos.

Insira-se na MP nº 1065, de 2021, no Capítulo V - Das Regras Comuns para Concessão, Permissão e Autorização -, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

“Art. X O transporte de produtos perigosos será realizado em conformidade com a legislação ambiental e com as disposições do autorregulador ferroviário ou, na sua ausência, com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo contribuir com o aprimoramento das regras para garantir a observância de cuidados e providências essenciais para transporte de produtos perigosos, ao atribuir ao autorregulador ferroviário, dentro da competência de normatização técnico-operacional, a incumbência de disciplinar o tema ou, na sua ausência, à remissão aos normativos técnicos específicos sobre o assunto da ABNT, além da observância da legislação ambiental sobre o tema, já que o Ibama, por exemplo, possui normas que tratam da questão. Dessa forma, busca-se evitar que o regulador estatal edite ou mantenha normas específicas sobre requisitos de via permanente (condições tipicamente técnico-operacionais) para esse tipo de transporte em sobreposição às normas técnicas e ambientais dos órgãos especializados, o que por vezes inviabiliza na prática esse tipo de transporte ou o desestimula a ponto de não se

tornar uma atividade atrativa para os delegatários de serviço público.

Cabe salientar, em especial, a importância estratégica para o país da viabilidade de transporte de combustíveis por via férrea para diminuir a dependência do transporte rodoviário por caminhões na garantia de abastecimento nacional, o que só se atingirá com uma regulação técnico-operacional mais dinâmica, nos termos propostos, sempre respeitando os ditames das normas técnicas e ambientais aplicáveis.

Portanto, contamos com o apoio dos nobres Deputados para a aprovação da presente emenda a fim de garantir a viabilidade estratégica do transporte de produtos perigosos, concomitantemente com a garantia de preservação do meio ambiente e das condições técnicas adequadas.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00037 ETIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. **X** aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprime dispositivos da Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para compensar os efeitos da assimetria regulatória e concorrencial e possibilitar que o novo regime jurídico beneficie igualmente as malhas existentes.

Suprima-se da MP nº 1065, de 2021, os §§ 1º, 3º e 4º do art. 34, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021.

JUSTIFICAÇÃO

O Capítulo VI dispõe sobre a adaptação do contrato de concessão para autorização. A previsão de conversão entre o regime público e privado é importante para compensar os efeitos da assimetria regulatória e concorrencial, mas também para possibilitar que o novo regime jurídico beneficie igualmente as malhas existentes, trazendo possibilidades de melhoria na eficiência atual dos serviços e diminuindo o fardo regulatório, independentemente da relação entre malhas concorrentes ou não.

Ocorre que as previsões contidas no §1º, §3º e §4º do artigo 34 restringem a migração de regimes a hipóteses específicas sem que haja uma justificativa razoável para isso. O espírito da presente MP é de inovar no ordenamento jurídico, trazendo a possibilidade de os serviços de transporte ferroviário de cargas serem explorados em regime jurídico mais simples e dinâmico, e não há razão pela qual não permitir a adaptação contratual ampla e incondicionada das atuais concessões, aos moldes do que se observa no setor de

telecomunicações. Dessa maneira, toda a sociedade se beneficiaria de potencial aumento de eficiência das atuais concessões no caso de haver interesse em adaptação de contratos.

Sendo assim, conto com o apoio dos nobres Deputados para a aprovação da presente Emenda, para garantir a possibilidade de migração de regimes mais ampla e adequada.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00038 TIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. ☒ Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inserir dispositivo da Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para alterar o art. 237 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para inserir os maquinistas entre as categorias do serviço ferroviário.

Insira-se no Capítulo X da MP nº 1065, de 2021, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

‘Art. X. O art. 237 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.237.....

.....

c) das equipagens de trens em geral e maquinistas;” (NR)’

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca esclarecer o enquadramento dos maquinistas na categoria “c” do art. 237 da CLT. A definição conceitual do operário ferroviário pode ser associada aos trabalhadores que exercem funções sobre os trilhos ou nas demais atividades que giram em torno da estrada de ferro, a exemplo de

áreas administrativas, conservação e remoção de vias férreas e edifícios, construção, manutenção e produção, desde que abertas ao tráfego público.

Diante da importância da proteção à classe de trabalhadores do setor ferroviário, a CLT dedicou a seção V com doze artigos para regular o trabalho ferroviário (artigos 236 a 247). É feita a categorização dos trabalhadores do art. 237 que, resumidamente, pode ser compreendida da seguinte maneira: a) funções administrativas; b) atividades de apoio; c) atividades relacionadas às atividades-fim; d) atividades operacionais.

Assim, os maquinistas, que acompanham a composição – locomotivas e vagões -, estão enquadrados na categoria “c” do artigo 237, da CLT, por se constatar que objetivo desse dispositivo legal seria alcançar os empregados que exercem a atividade-fim. Além disso, é conferindo aos maquinistas – enquadrados na categoria “c” – proteções específicas e peculiares desse tipo de atividade, conforme o art. 239, tais como: (i) repouso mínimo de dez horas após cada jornada; (ii) imposição de fornecimento de alimentação em viagem e hospedagem; (iii) em cada quinzena, o total de horas de serviços noturno seja inferior aos das jornadas diurnas; (iv) registro de jornada em documentos validados pelo Ministério do Trabalho ou fixado em instrumentos coletivos. Inclusive, os Acordos Coletivos de Trabalho contemplam o enquadramento dos maquinistas na categoria “c” e as proteções previstas no art. 239.

Contudo, nem todas as esferas e locais do Poder Judiciário conseguem ter essa clara divisão das categorias ferroviárias, o que tem causado o equivocado enquadramento dos maquinistas em outras categorias, criando decisões conflitantes e espalhando a insegurança jurídica.

Dessa forma, sugere-se a inclusão do termo “maquinista” na categoria “c” no art. 237, da CLT, para aperfeiçoar a redação legislativa, deixando cristalina a categorização do maquinista pelo legislador e promover maior segurança jurídica.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 1065

1. 00039 TIQUETA

2. data
31/08/2021

3. proposição
MEDIDA PROVISÓRIA nº 1065, de 2021

4. autor
DEPUTADO HUGO LEAL

5. n.º do prontuário
306

1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. **X** aditiva 5. Substitutivo global

7. página

8. artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inserir dispositivo da Medida Provisória nº 1065, de 30 de agosto de 2021, para alterar o art. 16 da Lei nº 11.033/2004, acrescentando as empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, entre os beneficiários do Reporto.

Insira-se na MP nº 1065, de 2021, o seguinte artigo renumerando-se os demais:

‘Art. X. O art. 16 da Lei nº 11.033/2004 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.” ’

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa a prorrogação do prazo para utilização do benefício do REPORTO, concedido pela Lei nº 11.033 de 2004, sem inovação ou inclusão de novos itens ou beneficiários.

Nesse sentido, a emenda é aderente à Medida Provisória nº 1.065/2021,

visto que promove a atratividade de investimentos para os setores contemplados pelo artigo 15 da Lei nº 11.033/2004, sobretudo os setores ferroviário, indústria e portuário.

Criado pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com intuito de incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros, o Reporto é um regime tributário especial, cuja característica principal é a desoneração tributária da aquisição de máquinas. Em 2008 esse Regime foi ampliado e foram acrescentados novos beneficiários, em especial itens industriais relacionados com o setor ferroviário, perdendo sua vigência em dezembro de 2020.

O Reporto permite que os interessados façam aquisições nos mercados interno e externo com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação (II), destacando que este vale apenas para aquisição de bens sem similar nacional. Os Estados, por sua vez, podem conceder isenção de ICMS e quanto aos bens importados que forem definidos pelo Poder Executivo. Para os transportes aquaviário e ferroviário de carga, os bens que podem ser adquiridos são aparelhos e instrumentos de pesagem, guinchos, guindastes, empilhadeiras, trilhos, locomotivas, vagões, dentre outros.

O Reporto é de fundamental importância para os setores ferroviário, portuário e industrial, e será ainda mais crucial para o sucesso da política atual de infraestrutura de transportes, em especial os projetos qualificados no PPI - Programa de Parcerias de Investimentos, no qual estão previstos a implantação de novas ferrovias no país, novos leilões de terminais portuários e as prorrogações dos atuais contratos de concessão de ferrovias. Nesse particular, frise-se o programa de prorrogações antecipadas dos contratos de concessão como um dos principais pilares dos novos investimentos em ferrovias no Brasil, com a previsão da realização de vultosos investimentos adicionais por parte do setor privado, que apenas podem ser viabilizados com essa conformação jurídico-negocial. O mesmo raciocínio se aplica a portos, com os novos leilões de infraestrutura previstos, bem como a modernização de estruturas existentes, entre outros, que visam desfazer gargalos logísticos e incrementar a eficiência da cadeia de transporte e das exportações.

A não renovação do REPORTO, especialmente diante dos impactos econômicos experimentados pelos setores de infraestrutura durante a pandemia de coronavírus, impactará diretamente os setores envolvidos, podendo, até mesmo, ameaçar a continuidade de empreendimentos que são de vital importância para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística nacional, além de reduzir a produção da indústria nacional, com risco de perda de

inúmeros postos de trabalho e diminuição de investimentos que dariam retorno econômico e em termos de crescimento do PIB.

Dessa forma, o objetivo da presente emenda é tão somente garantir a vigência do REPORTO de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023, o que não ocasionará quaisquer impactos fiscais, uma vez que o regime já integra as previsões orçamentárias atuais e esteve vigente até 31 de dezembro de 2020. Além de ser medida de extrema importância para incentivar e aquecer o mercado interno, especialmente em razão da queda de demanda em diversos setores de infraestrutura, impactados pela pandemia do COVID-19, mas que necessitam dar continuidade às operações e atividades que são essenciais para o país.

Por estas razões, fica justificada a presente proposição.

PARLAMENTAR

Deputado Federal HUGO LEAL
PSD/RJ



MPV 1065
00040

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

Inclua-se onde couber na Medida Provisória nº 1.065 o artigo a seguir transcrito:

Art. X. O valor obtido a título de outorga em prorrogação, antecipada ou não, de concessão existente, de licitação de nova malha ferroviária ou prorrogação de malha ferroviária, deverá ser utilizado prioritariamente na Unidade da Federação na qual a malha opera ou proporcionalmente a extensão da malha ferroviária em cada unidade da federação, nos casos de uma mesma concessão operar em mais de uma unidade da federação.

Parágrafo único - Nos casos de valor obtido por indenização decorrente de devolução de malha ferroviária à União, o valor obtido deverá ser utilizado prioritariamente:

I - Na malha ferroviária devolvida, caso seja interesse da União ou da Unidade da Federação na qual a respectiva malha se insere na realização de uma nova concessão ou autorização,

II – Em outra malha ferroviária, explorada em regime de concessão, na Unidade da Federação na qual a malha devolvida operava ou proporcionalmente a extensão da malha ferroviária em cada estado, nos casos de uma mesma concessão operar em mais de uma unidade da federação.

JUSTIFICATIVA

O que se busca com a presente emenda é evitar que o uso de outorga obtida em uma malha ferroviária ou indenização obtida em devolução de malha seja aplicado unicamente fora da unidade da Federação na qual a malha opera ou deixou de operar.

O valor obtido a título de outorga em prorrogação, antecipada ou não, de concessão existente, de licitação de nova malha ferroviária ou prorrogação de malha ferroviária, deverá ser utilizado prioritariamente na Unidade da Federação na qual a malha opera ou proporcionalmente a extensão da malha ferroviária em cada unidade da federação, nos casos de uma mesma concessão operar em mais de uma unidade da Federação.

Por essas razões, e certo da urgência e relevância desta matéria, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação da presente emenda.

Sala de sessões.

SENADOR JAQUES WAGNER
PT- BA



MPV 1065
00041

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

EMENDA Nº ____
(À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065)

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber na Medida Provisória nº 1.065 o artigo a seguir transcrito:

Art. X. Tanto no regime de direito público quanto no regime de direito privado, a concessionária ou a autorizatória deve garantir ao terceiro interessado, inclusive ao Operador Ferroviário Independente e ao usuário dependente, o acesso à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais da Ferrovia.

§ 1º. A concessionária ou a autorizatória deverá garantir parte de sua capacidade operacional dos trechos da concessão ou da autorização para uso de terceiros, inclusive operadores ferroviários independentes e usuários dependentes, devidamente registrados no regulador ferroviário; oferecendo serviços adequados e suficientes para atender às demandas de terceiros.

§ 2º. A concessionária ou a autorizatória deverá realizar investimentos para adequação da capacidade operacional da Ferrovia à demanda própria ou de terceiros por transporte ferroviário de cargas, de forma a manter o índice de saturação da ferrovia sempre abaixo de 90% (noventa por cento) em cada segmento ferroviário, mesmo que de uma mesma concessão ou autorização.

§ 3º. Os Investimentos para a adequação da capacidade operacional, mencionados no parágrafo acima, não ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão ou permissão.

JUSTIFICATIVA

O que se busca com a presente emenda é garantir o compartilhamento da infraestrutura ferroviária para Operador Ferroviário Independente (OFI) e ao usuário dependente, tanto no regime privado (autorização, quanto no público (concessão); evitando com isso o monopólio privado.

Os atuais operadores ferroviários atuam como monopólios, priorizando a carga própria em detrimento do transporte da carga de terceiros. O compartilhamento da infraestrutura e dos recursos operacionais do sistema ferroviário com terceiros é fundamental para ampliar o uso do modal ferroviário e baratear o custo do frete.

Essa emenda visa garantir parte da capacidade operacional das ferrovias ao atendimento de terceiros, em especial os operadores ferroviários independentes e os usuários dependentes; assim como, garantir a ampliação da infraestrutura para atender a evolução da movimentação de cargas, sem prejudicar a carga dos terceiros, quando a capacidade ociosa estiver se esgotando.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

Por essas razões, e certo da urgência e relevância desta matéria, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação da presente emenda.

Sala de sessões.

SENADOR JAQUES WAGNER
PT- BA

MPV nº 1065/2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA DE COMISSÃO N.º _____

Acrescente-se ao Art. 5º, o § 3º, com a seguinte redação:

“O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária, dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), dos terminais de armazenagem e reparo de Contêineres vazios e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2023.”(NR)

Sala das Comissões, em de de 2021.

Deputada Rosana Valle

Deputada Federal

(PSB/SP)

JUSTIFICAÇÃO

O REPORTO, criado pela Lei nº 11.033/2004, permite aos agentes do setor portuário adquirir no mercado interno ou importar, com suspensão de tributos, máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens para execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos; sistemas de segurança e monitoramento ou de apoio operacional; proteção ambiental; dragagem; treinamento e formação de trabalhadores. Podem se beneficiar do Reporto o operador portuário; o concessionário de porto organizado; o arrendatário de instalação portuária de uso público; as empresas que exploram instalação portuária de uso privativo; as empresas de dragagem; os concessionários ou permissionários de recintos alfandegados; e o concessionário de transporte ferroviário.

Desde o seu lançamento, o REPORTO tem impulsionado os investimentos na modernização das estruturas portuárias do Brasil, com impacto importante na melhoria da eficiência e na redução dos custos das operações portuárias, bem como das atividades acessórias a essas atividades. Essa modernização se traduziu em redução do tempo e aumento da segurança nas operações dos navios, bem como em menores custos portuários, que resultaram em ganhos inestimáveis para a melhoria da competitividade do País no mercado internacional.

A extensão dos benefícios do REPORTO às empresas que prestam serviço nos portos privados, por entendermos injustificável tal distinção entre os portos públicos e os portos administrados pela iniciativa privada. Essa discriminação tributária pode, por si só, encarecer o custo das operações dos portos privados, em detrimento da saudável concorrência que deve prevalecer entre os prestadores de serviços do setor portuário.

A emenda proposta altera a Lei nº 11.033/2004 para ampliar para 2023 o prazo de aplicação dos benefícios do REPORTO e incluir os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) e os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios entre os seus beneficiários.

Somos favoráveis à inclusão dos Recintos Especiais e dos Terminais de Contêineres como beneficiários do REPORTO, por desempenharem atividades fundamentais para o tratamento e despacho das mercadorias que passam pelos portos brasileiros. Entendemos que a alteração proposta pelo projeto apensado levará à modernização dos equipamentos utilizados, possibilitando a melhoria dos índices de eficiência operacional dessas atividades, com impactos benéficos em toda cadeia portuária, principalmente nas operações voltadas para o comércio exterior.

Quanto à ampliação do prazo, julgamos absolutamente salutar, tendo em vista a necessidade de consolidação da modernização dos terminais portuários e das atividades acessórias.

Parece-nos clara, portanto, a necessidade das modificações propostas na legislação para a ampliação das transformações estruturais do setor portuário brasileiro, com impactos em toda a cadeia produtiva do transporte, uma vez que a MP 1065/2021 trata de redução dos custos logísticos e de mobilidade; aumento da oferta de mobilidade e de logística; integração da infraestrutura ferroviária; incentivo à concorrência intramodal ferroviária; regulação equilibrada e fomento à inovação e ao desenvolvimento tecnológico.

Por essas razões, apresento a presente emenda e peço apoio dos demais parlamentares para a sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2021

Deputada Rosana Valle

Deputada Federal

(PSB/SP)



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Suprima-se da Medida Provisória os §§ 8º e 9º do art. 5º, incluídos no Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, pelo art. 44 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Ao estabelecer novo marco legal para a exploração do transporte ferroviário no Brasil, a Medida Provisória nº 1.065, de 2021, promoveu diversas modificações na legislação de desapropriações.

Entre as modificações impostas, o texto reestabeleceu normas apresentadas pela Medida Provisória nº 700, de 2015, referentes à destinação de bens desapropriados para fins de utilidade pública. Trata-se da possibilidade de alienação, cessão, locação, arrendamento, concessão de direito ou de transferência como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

Entendemos tratar-se de dispositivo que facilita enormemente o desvio de finalidade das desapropriações. A quantidade de possibilidades de



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA

destinação dos bens, aliada à permissão para desapropriação por autorizatários, pode criar um cenário de fragilização do direito constitucional à propriedade.

O Congresso Nacional já rejeitou tacitamente essa possibilidade ao permitir a expiração da vigência dos dispositivos da Medida Provisória nº 700, de 2015. Isso reforça nossa convicção de que a norma não é bem-vinda.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 01 de setembro de 2021.

Deputado HILDO ROCHA
MDB/MA



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº

Suprima-se da Medida Provisória os seguintes dispositivos incluídos no Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, pelo art. 44 da Medida Provisória:

- I. Incisos I e III do art. 3º;
- II. Parágrafo único do art. 4º; e
- III. § 8º do art. 5º;

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 1.065, de 2021, estabeleceu novo marco na legislação de exploração do transporte ferroviário no País. Entre as alterações legislativas impostas pela Medida, há modificações nas regras relativas à desapropriação, visando a facilitar a construção de novas linhas férreas.

Não obstante a importância das ferrovias para a logística nacional, não podemos admitir que os interesses do capital ferroviário se sobreponham ao direito constitucional à propriedade do cidadão. É preciso



estabelecer normas que favoreçam o desenvolvimento sem ameaçar o equilíbrio já estabelecido em outros setores ou o patrimônio de quem quer que seja.

Nesse sentido, o texto da Medida Provisória promoveu alterações na legislação de desapropriações de tal sorte que administradores ferroviários, revestidos de mera autorização, tenham competência para promover as desapropriações que melhor lhes parecer. Esse cenário configura transferência desproporcional de poder do Estado ao interesse privado e pode desencadear situações indesejadas dado o desequilíbrio de poder econômico entre os envolvidos.

Assim, essa emenda pretende suprimir os dispositivos que causaram essa distorção, devolvendo ao Estado a competência para decidir sobre as desapropriações.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 01 de setembro de 2021.

Deputado HILDO ROCHA
MDB/MA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021
(Patrus Ananias)

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº

Inclua-se o seguinte **art.28-A** na Medida Provisória nº 1065/2021:

Art. 28-A. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou em zonas de expansão urbana, bem como sua readequação ou modernização, deve ser precedida da adaptação ou relocação a locais próximos, em condições equivalentes ou superiores, das moradias construídas dentro da faixa de domínio da ferrovia até um ano antes do início do empreendimento.

Parágrafo único. Será garantida aos moradores das moradias de que trata o caput a posse das moradias adaptadas ou relocadas.

JUSTIFICAÇÃO

Em muitas cidades em todo o país as faixas de domínio das ferrovias são ocupadas por moradias, construídas em muitos casos há anos ou mesmo décadas. Com esta emenda busca-se evitar que processos de expansão, readequação ou modernização das ferrovias não ocorram às custas do despejo das famílias que residem há tempos nessas moradias. Para tanto, propomos que esses processos sejam precedidos da adaptação ou relocação dessas moradias, e que seja garantida aos atuais ocupantes a posse das moradias adaptadas ou relocadas, evitando com isso a deterioração abrupta da situação de moradia de famílias inteiras. Por ter convicção da importância da alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 01 de setembro de 2021

Patrus Ananias

Deputado Federal PT/MG

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº

Inclua-se o seguinte **art.28-A** na Medida Provisória nº 1065/2021:

Art. 28-A. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou em zonas de expansão urbana, bem como sua readequação ou modernização, deve ser precedida da adaptação ou relocação a locais próximos, em condições equivalentes ou superiores, das moradias construídas dentro da faixa de domínio da ferrovia até 06 (seis) meses antes do início do empreendimento.

Parágrafo único. Será garantida aos moradores das moradias de que trata o caput a posse das moradias adaptadas ou relocadas.

JUSTIFICAÇÃO

Em muitas cidades do nosso país as faixas de domínio das ferrovias são ocupadas por moradias, construídas em muitos casos há anos ou mesmo décadas. Com esta emenda busca-se evitar que processos de expansão, readequação ou modernização das ferrovias não ocorram às custas do despejo das famílias que residem há tempos nessas moradias. Para tanto, propomos que esses processos sejam precedidos da adaptação ou relocação dessas moradias, e que seja garantida aos atuais ocupantes a posse das moradias adaptadas ou relocadas, evitando com isso a deterioração abrupta da situação de moradia de famílias inteiras. Por ter convicção da importância da alteração,

contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 01 de setembro de 2021.

Dep. Federal Marcon

PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº

Inclua-se o seguinte **art.28-A** na Medida Provisória nº 1065/2021:

Art. 28-A. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou em zonas de expansão urbana, bem como sua readequação ou modernização, deve ser precedida da adaptação ou relocação a locais próximos, em condições equivalentes ou superiores, das moradias construídas dentro da faixa de domínio da ferrovia até um ano antes do início do empreendimento.

Parágrafo único. Será garantida aos moradores das moradias de que trata o caput a posse das moradias adaptadas ou relocadas.

JUSTIFICAÇÃO

Em muitas cidades em todo o país as faixas de domínio das ferrovias são ocupadas por moradias, construídas em muitos casos há anos ou mesmo décadas. Com esta emenda busca-se evitar que processos de expansão, readequação ou modernização das ferrovias não ocorram às custas do despejo das famílias que residem há tempos nessas moradias. Para tanto, propomos que esses processos sejam precedidos da adaptação ou relocação dessas moradias, e que seja garantida aos atuais ocupantes a posse das moradias adaptadas ou relocadas, evitando com isso a deterioração abrupta da situação de moradia de famílias inteiras. Por ter convicção da importância da alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 01 de setembro de 2021

Deputado Valmir Assunção

PT-BA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Dê-se aos incisos I e II, §1º, do art. 34, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, a seguinte redação:

“Art. 34. A concessionária ferroviária federal com contrato vigente na data de promulgação desta Medida Provisória poderá requerer a adaptação do contrato de concessão para autorização, nos termos deste Capítulo.

§ 1º A adaptação de que trata o caput poderá ocorrer caso a autorização ferroviária federal tenha sido outorgada à pessoa jurídica:

I – concorrente, quando a entrada em operação da ferrovia construída a partir da autorização venha a caracterizar a operação ferroviária em mercado logístico competitivo; ou

II – integrante do mesmo grupo econômico da atual administradora ferroviária, mediante o compromisso de expandir a extensão ou a capacidade ferroviária nacional, em percentual não inferior a cinquenta por cento referente a ferrovia concedida, definido na decisão de que trata o § 2º.”

JUSTIFICATIVA

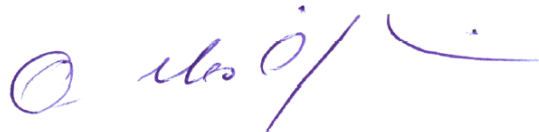
É louvável a iniciativa para se permitir a construção e operação de ferrovias privadas por meio do regime de Autorização, que traz a expectativa de destravar e fomentar investimentos nesse modal.

A possibilidade de adaptação dos atuais contratos de concessão com concessionárias já atuantes também se mostra uma iniciativa de vanguarda e que pode diminuir assimetrias e fomentar mais investimentos, respeitando a vocação da malha ferroviária.

Ocorre que o texto original da MP prevê a possibilidade de adaptação quando uma ferrovia autorizada e concorrente com a atual malha concedida entrar em operação, e outra possibilidade mediante investimentos da concessionária em expansão da malha ferroviária. Neste último caso, porém, não parece adequado para os objetivos da adaptação, que o investimento e a nova ferrovia tenham que entrar em operação para caracterizar a possibilidade de adaptação. O compromisso de investimento firmado em contrato com o atual concessionário deve ser entendido como suficiente para permitir a adaptação do contrato de concessão, e não se aguardar a efetiva entrada em operação da nova ferrovia autorizada, eis que a motivação aqui não tem cunho concorrencial, diretamente. Tal sistemática proposta é bastante convergente com o previsto e já aplicado no setor pelo art. 25, § 1º, da Lei 13.448/2017.

Portanto, conto com o apoio dos nobres Deputados para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Inclua-se na Medida Provisória nº 1.065, de 2021, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

“Art. X. Sem prejuízo do disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, indenizações e ressarcimentos que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura ferroviária de titularidade pública de interesse do Poder Concedente, inclusive em infraestrutura ferroviária da própria autuada ou de seu grupo econômico, desde que não importe em cumprimento de obrigação contratual.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo a inclusão de previsão para utilização de valores não tributários, multas, indenizações e ressarcimentos que a União auferir junto a operadoras ferroviárias para execução de infraestrutura ferroviária.

Primeiramente cabe salientar que o artigo 30, § 2º da Lei 13.448, de 5 de junho de 2017, traz comando bastante semelhante a este:

“Art. 30. São a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.

[...]

§ 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.”

A inclusão do dispositivo muito contribui para a possibilidade de se modernizar a infraestrutura ferroviária por meio de recursos oriundos do setor ferroviário, somado à sua relevância para a execução de intervenções de interesse público que, em certas situações, não apresentam contrapartidas econômicas diretas, mas sim, grandes vantagens sociais, como é o caso de obras para mitigação de conflitos urbanos entre o município e a ferrovia.

Nestes casos, que não são economicamente atrativos ao setor privado, é que este recurso se mostra preponderante, pois viabiliza a implantação das soluções de interesse exclusivo da população.

O próprio Ministério Público Federal (MPF) enviou em 24 de fevereiro de 2021 aos Ministérios da Economia e da Infraestrutura Nota Técnica na qual ressalta que o objetivo das prorrogações antecipadas dos contratos ferroviários é tornar o setor eficiente e competitivo, por meio de melhorias em infraestrutura, tecnologia e serviços, e não fazer caixa para o Tesouro Nacional por meio de acréscimos de valor de outorga.

O documento (NOTA TÉCNICA N° 3/2021/GTTRANSPORTES/3ªCCR) foi elaborado pelo Grupo de Trabalho Transportes da Câmara do Consumidor e da Ordem Econômica do MP (3CCR) e conclui o seguinte:

“IV - Conclusões

Pelos fatos e fundamentos expostos, conclui-se que:

(i) o pagamento de valor pela concessionária a título de outorga, em decorrência das prorrogações antecipadas dos contratos de concessão ferroviárias qualificados pelo PPI já concluídas, é irregular por afrontar o Art. 6º da Lei nº 13.448/2017, haja vista que o referido dispositivo preceitua como principal condição que justifique a prorrogação a realização de investimentos não previstos originalmente, cuja análise de vantajosidade deve ser pautada visando a aplicação da totalidade dos recursos gerados pela prorrogação, com vistas à máxima efetividade da finalidade pretendida pelo mecanismo instituído, qual seja a promoção do desenvolvimento e ampliação da infraestrutura logística do país.

(ii) o pagamento de adicional ao valor de outorga em razão do inadimplemento de obrigações contratuais pelas concessionárias beneficiárias de prorrogações contratuais, não obstante ser respaldada, apenas a título exemplificativo, pela previsão contida no Ar. 7º da Lei nº 13.448/2017, caracteriza-se como prática eivada de ilegalidade em face do estrito descumprimento do princípio do qual decorre a teoria dos motivos determinantes, tendo em vista que, ao oportunizar à concessionária beneficiária da prorrogação a substituição de uma obrigação de investimento por um pagamento de valor de outorga, cria incentivos à não realização dos investimentos exigidos, ante as suas desvantagens econômicas frente ao pagamento de outorga, contrariando assim os objetivos perseguidos pela política pública promovida pelo Governo Federal que fundamentou a criação do instituto da prorrogação antecipada, cuja principal motivação é a realização de investimentos voltados à melhoria e expansão da infraestrutura de transportes nacional.”

Cabe salientar que há recomendação do Tribunal de Contas da União – TCU bastante semelhante ao do MPF, no que diz respeito à utilização do valor de outorga de prorrogações antecipadas, visando à implantação de projetos ferroviários: por meio do Ofício nº 9504/2020-TCU/Seproc, de 13 de março de 2020, encaminhado ao Ministério da Infraestrutura, o TCU informou à referida pasta ministerial acerca do Despacho do Ministro Bruno Dantas, anexo ao Ofício nº 9504/2020-TCU/Seproc, constante no Processo TC 018.842/2019-4.

Dentre as recomendações e determinações apresentadas, destacamos a recomendação “iv” transcrita abaixo:

*(iii) “IV) recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que, caso opte por direcionar recursos calculados para fins de valoração de outorga na prorrogação antecipada para projetos específicos, com base no art. 25, §1º, da Lei 13.448/2017, **analise a viabilidade de se direcionar integralmente o resultado da modelagem econômico-financeira para a implantação de projetos definidos como prioritários no Plano Nacional de Logística (PNL) e pelo Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), a exemplo do trecho da FICO entre Água Boa/MT e Lucas do Rio Verde/MT e do trecho da FIOI que conecta Caetité/BA à FNS (seção III.7.1 do relatório);”** (grifos nossos).*

Além disso, mostra-se importante ampliar o escopo originalmente previsto pela medida provisória para as ferrovias de interesse do Poder Concedente, possibilitando que o órgão formulador da política pública do setor ferroviário escolha, de forma técnica, as intervenções necessárias a serem implantadas.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Dê-se ao §2º, do art. 14, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, a seguinte redação:

“Art. 14

§2º A autorizatória não fará jus a qualquer indenização pelo Poder Público em razão das melhorias que efetuar nos bens reversíveis de que trata o caput, ainda que não amortizadas, exceto no caso de extinção unilateral do contrato, a que a autorizatória não tiver dado causa.”

JUSTIFICATIVA

A sugestão de modificação no dispositivo citado se refere apenas à previsão de uma exceção à regra de não haver indenização por benfeitorias, qual seja a hipótese de extinção unilateral, por parte do Poder Público, da autorização.

Caso isso aconteça, ou seja, no evento de uma rescisão unilateral por parte do Estado, pode ser necessária a previsão de indenização como medida de segurança jurídica e para não desestimular investidores nas malhas autorizadas, que precisam ter a garantia de que recursos empregados, cuja expectativa de retorno é a longo prazo, não serão perdidos em razão de um ato, exclusivo do Estado, que extinga a relação de autorização.

Portanto, conto com o apoio dos nobres Deputados para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Arnaldo Jardim', with a stylized flourish at the end.

Deputado ARNALDO JARDIM

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências

EMENDA Nº

Inclua-se o seguinte artigo ao Capítulo IV - Das Ferrovias Exploradas por Concessão ou Permissão, da Medida Provisória 1.065 de 30 de agosto de 2021:

“Art. X O desempenho da prestação do transporte ferroviário pela Concessionária será aferido, entre outros, pelos critérios de capacidade disponibilizada e serviço adequado, sendo vedado o estabelecimento de metas de produção pelo regulador ferroviário.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo determinar que, na avaliação de desempenho do transporte em regime público, possam ser exigidas ou estabelecidas metas de capacidade disponibilizada e obediência a parâmetros de cumprimento de serviço adequado, no lugar de simplesmente se estipular metas de produção, evitando distorções de ordem econômica em razão de fatos devidos à alteração de conjuntura, mercado, demanda ou sazonalidade.

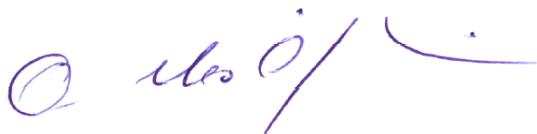
Em que pese a maximização da exploração da capacidade disponibilizada vá sempre ao encontro dos interesses econômicos dos operadores, consistindo em forte incentivo para o contínuo aumento da produção nas ferrovias, o estabelecimento de metas que se refiram apenas à quantidade produzida gera distorções e problemas de ordem prática, como nos

casos de variação da demanda, causados por oscilações de mercado conjunturais ou estruturais.

Do ponto de vista do interesse público e, especialmente, dos usuários, o importante, no que tange ao desempenho contratual, é que a concessionária disponibilize o serviço ao demandante e o preste de modo adequado quando solicitada. Com a inclusão do dispositivo proposto, pretende-se racionalizar a aferição de desempenho, diminuindo o fardo regulatório incidente sobre a operação, ao mesmo tempo em que se asseguram os direitos dos usuários e o interesse público.

Portanto, contamos com o apoio dos nobres Deputados para a aprovação da presente emenda a fim de aprimorar as regras sobre avaliação de desempenho dos operadores em regime público.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputado ARNALDO JARDIM

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº _____

Suprima-se o **inciso IV** do **art.9º** da Medida Provisória nº 1065/2021.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso suprimido permite que a ANTT abra, a qualquer tempo, processo de chamamento público para identificar e selecionar interessados na obtenção de autorização para a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal em ferrovia outorgada a empresas estatais, exceto as subconcedidas. Tais processos não deveriam ser impostos às empresas de forma repentina e unilateral, mas, sim, ser abertos em acordo com elas, levando em consideração seu planejamento de modo a evitar o desperdício de recursos. Por ter convicção da importância da alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 01 de setembro de 2021.

Deputado **BOHN GASS**
PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o inciso VI do parágrafo único do artigo 35 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda busca suprimir a possibilidade de a União ter que recompor o equilíbrio econômico-financeiro de concessionária ferroviária quando o desequilíbrio for decorrente da operação de uma nova ferrovia construída a partir da autorização ferroviária federal à pessoa jurídica.

Despender recursos da União para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro de concessionária ferroviária neste caso não é adequado. O artigo 35 já prevê outras formas de recomposição mais adequadas e devem ser seguidas como a redução do valor de outorga, adaptação do contrato e ampliação de prazo.

Portanto, com o objetivo de contribuir a proposição apresentamos essa emenda.

Sala da comissão, 01 de setembro de 2021.

Deputado **BOHN GASS**
PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº _____

Incluem-se os incisos VII e VIII ao artigo 5º da Medida Provisória nº 1065/2021, com a seguinte redação:

“Art. 5º.

VII – proteção e respeito aos direitos dos usuários;

VIII – preservação do meio ambiente.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda buscar contribuir com os princípios e diretrizes da política setorial, da construção, da operação, da exploração, da regulação e da fiscalização das ferrovias no território nacional, com a inclusão de dois princípios essenciais, são eles: a proteção e respeito aos direitos dos usuários, e a preservação do meio ambiente.

Primeiramente por garantir aos usuários do transporte ferroviário que o transporte e todo o sistema observará a proteção e respeito aos direitos inerentes aos usuários. A emenda também garante que a política ferroviária siga o caminho da preservação ambiental, tema de primordial relevância na atualidade, e indispensável quando debatemos qualquer modal.

Portanto, como o objetivo de beneficiar o usuário do transporte e o meio ambiente, apresentamos a presente emenda.

Sala da comissão, 01 de setembro de 2021.

Deputado **BOHN GASS**
PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº _____

Dê-se ao § 1º do art.6º da Medida Provisória nº 1065/2021 a seguinte redação:

“Art. 6º.
§ 1º O prazo do contrato de autorização de que trata o caput deve ter duração máxima de **quarenta e nove** anos, prorrogáveis por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatória, para cada pedido de prorrogação:
.....”

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda reduzir o prazo de autorização para a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário para 49, em vez dos 99 anos previstos na MP. Não se fazem na realidade econômica cálculos de rentabilidade e retorno de investimentos em prazos tão dilatados. O prazo de 49 anos proposto é, inclusive, muito mais longo que a absoluta maioria dos investimentos disponíveis em qualquer jurisdição do mundo. Ao fixar o prazo em período inferior ao proposto mantém-se a prerrogativa do poder público decidir sobre usos alternativos do serviço concedido em intervalos mais próximos aos do cálculo econômico dos investimentos. O prazo proposto na MP retira essa prerrogativa sem oferecer um benefício mensurável ao autorizatário, razão pela qual propomos sua redução. Por ter convicção da importância da alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 01 de setembro de 2021.

Deputado **BOHN GASS**
PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº _____

Dê-se ao § 4º do **art.20** da Medida Provisória nº 1065/2021 a seguinte redação:

“Art. 20.

.....
§ 4º A destinação final dos bens móveis e imóveis relacionados ao trecho devolvido ou desativado nos termos do caput será determinada pela União, observadas as diretrizes do Ministério da Infraestrutura e as atribuições da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União da Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, no caso dos bens imóveis”.

JUSTIFICAÇÃO

O texto original da MP determina que a destinação final dos bens móveis e imóveis relacionados ao trecho devolvido ou desativado pela administradora ferroviária será determinada pela União com base em estudo apresentado pela concessionária ou permissionária responsável pela malha em que está inserido esse trecho. Embora o estudo possa ser utilizado para definir essa destinação, ela não deve ocorrer com base nele, como a redação dispõe, sendo ele apenas um insumo para a decisão entre tantos outros possíveis. De modo a garantir à União a discricionariedade necessária para a tomada de decisões, propomos excluir o trecho que sugere uma vinculação indevida. Por ter convicção da importância da alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 01 de setembro de 2021.

Deputado **BOHN GASS**
PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA Nº _____

Dê-se ao § 2º do **art.39** da Medida Provisória nº 1065/2021 a seguinte redação:

“Art. 39.

.....
§ 2º A administradora ferroviária poderá cobrar pelo uso da faixa de domínio **dentro dos limites estabelecidos em regulamento da ANTT**, inclusive de concessionárias, permissionárias ou autarquias que prestem serviço público, exceto quando houver isenção prevista em lei específica.”.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda determina que a administradora ferroviária poderá cobrar pelo uso da faixa de domínio, mas apenas dentro dos limites estabelecidos em regulamento da ANTT. Busca-se com isso evitar que ocorram eventuais abusos na fixação de preços que aumentem excessivamente os custos ou mesmo inviabilizem atividades econômicas que dependem obrigatoriamente do uso da faixa de domínio. Por ter convicção da importância da alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 01 de setembro de 2021.

Deputado **BOHN GASS**
PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração dos serviços de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o seguinte **art.28-A** na Medida Provisória nº 1065/2021:

Art. 28-A. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou em zonas de expansão urbana, bem como sua readequação ou modernização, deve ser precedida da adaptação ou relocação a locais próximos, em condições equivalentes ou superiores, das moradias construídas dentro da faixa de domínio da ferrovia até um ano antes do início do empreendimento.

Parágrafo único. Será garantida aos moradores das moradias de que trata o caput a posse das moradias adaptadas ou relocadas.

JUSTIFICAÇÃO

Em muitas cidades em todo o país as faixas de domínio das ferrovias são ocupadas por moradias, construídas em muitos casos há anos ou mesmo décadas. Com esta emenda busca-se evitar que processos de expansão, readequação ou modernização das ferrovias não ocorram às custas do despejo das famílias que residem há tempos nessas moradias. Para tanto, propomos que esses processos sejam precedidos da adaptação ou relocação dessas moradias, e que seja garantida aos atuais ocupantes a posse das moradias adaptadas ou relocadas, evitando com isso a deterioração abrupta da situação de moradia de famílias inteiras. Por ter convicção da importância da alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 01 de setembro de 2021.

Deputado JOÃO DANIEL
PT/SE



**MPV 1065
00059**

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT | RN**

EMENDA Nº - CM (SUBSTITUTIVO)
(à MPV nº 1.065, de 2021)

Lei das Ferrovias.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a ela associadas e dá outras providências.

Art. 2º Compete à União:

I – estabelecer normas para a segurança do trânsito e do transporte ferroviários em todo o território nacional;

II – nas ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal (SFF), definidas pelo art. 20 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011:

a) regular e outorgar a exploração de ferrovias como atividade econômica;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

b) regular, controlar, fiscalizar e penalizar as operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas, concorrenciais e de segurança;

c) autorizar, suspender, interditar e extinguir o tráfego ferroviário;

d) fiscalizar a segurança do trânsito e do transporte ferroviários;

e) realizar e manter, na forma da regulamentação, o registro dos atos constitutivos autorreguladores;

f) conciliar, dirimir e decidir os conflitos não resolvidos pela autorregulação.

Art. 3º Ficam estabelecidas as seguintes definições para fins da aplicação desta Lei e de sua regulamentação:

I – agente transportador ferroviário: pessoa jurídica responsável pelo transporte ferroviário de cargas, desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária;

II – autorregulador ferroviário: entidade associativa constituída pelas operadoras ferroviárias para gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional;

III – direito de preferência (“*right of first refusal*”): direito que um concessionário detém de ser-lhe outorgada autorização para a construção e operação de nova ferrovia que esteja localizada dentro da área de influência de sua concessão ferroviária pré-existente, em relação aos propositores originais da autorização;

IV – ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária e suas respectivas instalações acessórias, com a operação do transporte ferroviário atribuído a uma operadora ferroviária;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT** | RN

V – infraestrutura ferroviária: conjunto de bens móveis e imóveis essenciais à operação de uma ferrovia especificamente quanto ao tráfego ferroviário bem como os bens móveis e imóveis destinados ao apoio logístico e administrativo da própria ferrovia;

VI – instalações acessórias: conjunto de bens móveis e imóveis utilizados para registro, despacho, entrada, permanência, movimentação interna e saída de passageiros e cargas relativamente aos domínios de uma ferrovia;

VII – instalações adjacentes: imóveis cuja titularidade pertença integralmente à operadora, localizados de forma contígua à faixa de domínio ou às edificações e pátios de uma ferrovia, destinados à execução de serviços associados;

VIII – malha ferroviária: conjunto determinado de trechos ferroviários sob a gestão de uma mesma operadora ferroviária;

IX – material rodante: qualquer equipamento ferroviário, com ou sem propulsão própria, capaz de se deslocar por vias férreas;

X – melhores práticas do setor ferroviário: as práticas e procedimentos compatíveis com padrões adotados por operadoras prudentes e diligentes, sob condições e circunstâncias semelhantes, relativamente a aspecto ou aspectos operacionais, comerciais, ambientais e de segurança relevantes para a gestão ferroviária de primeira linha geralmente empregados no setor ferroviário nacional e internacional;

XI – operações ferroviárias: conjunto de atividades necessárias para realizar o controle e a execução do tráfego ferroviário;

XII – operadora ferroviária: pessoa jurídica outorgada para concomitante gestão da ferrovia e operação de seu transporte ferroviário;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT** | RN

XIII – regulador ferroviário: órgão ou entidade da União, dos Estados ou dos Municípios, que tenha a atribuição de regular e de fiscalizar a gestão da infraestrutura e o transporte ferroviário de cargas ou de passageiros;

XIV – reparcelamento do solo: reconfiguração do traçado de lotes ou logradouros, para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano;

XV – segmento ferroviário: qualquer extensão de ferrovia determinada por um ponto de origem e um ponto de destino específicos;

XVI – serviços acessórios: serviços de natureza auxiliar, complementar ou suplementar em relação aos serviços ferroviários por meio de contratação específica, agregada ou não ao contrato de prestação de serviços principal;

XVII – serviços associados: aqueles relacionados aos serviços ferroviários e aos serviços acessórios, de forma a complementar a receita operacional da operadora ferroviária e contribuir com a viabilidade econômico-financeira da ferrovia;

XVIII – serviços ferroviários: serviços de transporte ferroviário de carga ou de passageiros oferecidos e prestados aos usuários;

XIX – terceiro interessado: pessoa jurídica que venha a investir no aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional de infraestrutura ferroviária ou material rodante, assim como na execução de projetos acessórios ou associados, em ferrovia que não lhe esteja outorgada;

XX – trânsito ferroviário: utilização física da infraestrutura ferroviária por pessoas, veículos e cargas, isoladamente ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de embarque e desembarque, carga e descarga;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT | RN**

XXI – tráfego ferroviário: fluxo de material rodante em operação técnica e dinâmica de uma ferrovia, fazendo uso da infraestrutura ferroviária de uma determinada malha ferroviária;

XXII – transporte ferroviário: deslocamento de cargas ou passageiros por meio da utilização de material rodante sobre determinada infraestrutura ferroviária;

XXIII – transporte próprio ou autosserviço: transporte realizado por uma operadora ferroviária relativamente a cargas de sua propriedade exclusiva ou a passageiros por ela especificamente determinados, sem a contratação de serviços ferroviários;

XXIV – trecho ferroviário: extensão definida de linha férrea, delimitada por:

a) pátios em que se realizam operações de carga e/ou descarga;

b) pátios limítrofes da ferrovia;

c) pátios que permitam a mudança de direção; ou

d) pátios que permitam a interconexão das malhas ferroviárias de diferentes operadoras.

XXV – trem: composição de material rodante de tração, impulsão ou autopropulsionado, acoplado ou não a material rodante de transporte;

XXVI – usuário ferroviário: pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte de carga ou de passageiros por via férrea.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS E DAS DIRETRIZES



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 4º A política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias em território nacional devem seguir os seguintes princípios:

I – proteção e respeito aos direitos dos usuários;

II – preservação do meio ambiente;

III – redução dos custos logísticos;

IV – aumento da oferta de mobilidade e de logística;

V – integração da infraestrutura ferroviária;

VI – compatibilidade de padrões técnicos;

VII – eficiência administrativa;

VIII – distribuição de rotas de determinada malha ferroviária entre distintas operadoras ferroviárias, de modo a impedir a concentração de origens ou destinos;

IX – defesa da concorrência;

X – regulação equilibrada.

Parágrafo único. Além dos princípios relacionados no *caput*, aplicam-se ao transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária em regime privado os princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.

Art. 5º A exploração econômica de ferrovias deve seguir as seguintes diretrizes:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT | RN**

I – promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da ampliação da logística e da mobilidade ferroviárias;

II – expansão da malha ferroviária, modernização e atualização dos sistemas, e otimização da infraestrutura ferroviária;

III – adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário, garantia da qualidade dos serviços e da efetividade dos direitos dos usuários;

IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;

V – promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas e rurais;

VI – estímulo ao investimento em infraestrutura, integração de malhas ferroviárias e eficiência dos serviços;

VII – estímulo à ampliação do mercado ferroviário na matriz de transporte de cargas e de passageiros;

VIII – estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de preços abusivos ou práticas não competitivas;

IX – estímulo à autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público;

X – incentivo ao uso racional do espaço urbano, à mobilidade eficiente e à qualidade de vida nas cidades.

CAPÍTULO III

DAS FERROVIAS



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT** | RN

Seção I

Da Classificação

Art. 6º A exploração de ferrovias classifica-se em:

I – quanto à espécie:

- a) de cargas;
- b) de passageiros.

II – quanto ao transportador:

- a) vinculado à gestão da infraestrutura ferroviária;
- b) desvinculado da gestão da infraestrutura ferroviária.

III – quanto ao regime de execução:

- a) em regime de direito público;
- b) em regime de direito privado.

Seção II

Das Regras de Outorga

Art. 7º A exploração de ferrovias será executada pela União, pelo Distrito Federal e pelos estados e municípios, no âmbito de suas respectivas competências, de forma:

I – direta; ou



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

II – indireta, por meio de autorização, permissão ou concessão.

Parágrafo único. A exploração direta de ferrovias, somente será permitida nas hipóteses de que trata o art. 173 da Constituição Federal e será exercida por meio de entidades estatais especializadas.

Art. 8º A exploração indireta de ferrovias será exercida:

I - em regime privado, mediante outorga de autorização.

II - em regime de direito público, mediante outorga de concessão ou permissão.

§ 1º A outorga de que trata este artigo deve ser consubstanciada em contrato que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e da regulamentação.

§ 2º À exploração de ferrovias em regime privado é garantida a liberdade de preços.

§ 3º Cabe aos órgãos de defesa da concorrência, concorrentemente com o regulador ferroviário, a repressão a práticas anticompetitivas e ao abuso do poder econômico na exploração indireta de ferrovias.

§ 4º A outorga de determinada ferrovia não implica a preclusão da possibilidade de outorga de outras ferrovias, ainda que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou a mesma região geográfica.

§ 5º No regime público, cabe ao regulador ferroviário decidir, previamente à licitação, acerca da obrigatoriedade de oferta de capacidade a terceiros.

Art. 9º A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura por agente transportador



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

ferroviário, depende de inscrição válida em registro a ser instituído pelo regulador ferroviário, na forma da regulamentação.

§ 1º Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade para a realização do transporte de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º Nas ferrovias outorgadas em regime público, a oferta de capacidade mínima para a execução do transporte por agente transportador ferroviário deve obedecer ao que for estabelecido no contrato de outorga.

CAPÍTULO IV

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

Seção I

Das Concessões e das Permissões

Art. 10. Além do disposto nos artigos 18 e 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o edital e o contrato de concessão ou de permissão devem indicar, obrigatoriamente:

I – tarifas máximas para a execução dos serviços de transporte e para o acesso à malha ferroviária por terceiros;

II – os limites da garantia de capacidade de transporte a terceiros, desde que previstos no edital;

III – obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada ao longo do período do contrato, de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

IV – hipóteses nas quais a arbitragem deverá ser utilizada para resolução de conflitos entre as partes.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte devem ser fixados no contrato para cada ano de sua vigência, cabendo ao regulador ferroviário acompanhar o seu atendimento pelo concessionário ou permissionário.

§ 2º Os planos de investimento pactuados podem prever intervenções obrigatórias pelo concessionário ou permissionário, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante anuência prévia do regulador ferroviário, os planos de investimento podem ser revistos para fazer frente aos níveis de capacidade, nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso III do *caput* deste artigo deve ser determinado ao concessionário ou ao permissionário pelo regulador ferroviário, na periodicidade estabelecida na regulamentação.

§ 5º Os custos de arbitragem de que trata o inciso IV do *caput* deste artigo devem ser suportados inicialmente pelo proponente, cabendo à parte vencida arcar com esses custos após a solução do conflito.

Art. 11. Compete à operadora ferroviária outorgada em regime público a contratação de seguros de Responsabilidade Civil Geral e de Riscos Operacionais ou outros meios alternativos de garantias pré-aprovados pelo autorregulador ferroviário, vedado ao regulador ferroviário figurar como cossegurado obrigatório das apólices contratadas.

Art. 12. Além do disposto nesta Lei, aplicam-se às licitações realizadas para outorga de concessões ou de permissões a legislação geral sobre concessões e licitações.

Art. 13. Aplica-se suplementarmente a esta Seção a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial seus artigos 28 a 42.

Seção II



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Das Devoluções e Desativações de Ramais a Pedido

Art. 14. A concessionária ou permissionária poderá requerer ao regulador ferroviário a desativação ou devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que:

I – não apresentem tráfego comercial nos últimos quatro anos anteriores à apresentação do pedido; ou

II – sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de concessão ou permissão, independente de prazo sem tráfego comercial, em função da extinção ou exaurimento das fontes da carga.

§ 1º A concessionária ou permissionária deverá manter a obrigação de guarda e vigilância dos ativos até a conclusão do processo, com a apuração da devida indenização ao Poder Concedente prevista no contrato, sendo vedada a imposição de penalidades pela devolução ou desativação desde o ato do requerimento junto ao regulador ferroviário.

§ 2º O valor da indenização devida pela concessionária ou permissionária em razão da desativação ou devolução dos trechos de que trata o *caput*:

I - será apurado pelo regulador ferroviário, nos termos do contrato e da metodologia de cálculo vigente, devendo ser considerada a compensação de eventuais créditos de titularidade da concessionária ou permissionária perante o Poder Concedente e o regulador ferroviário;

II – poderá ser investido na expansão de capacidade e na ampliação da malha que remanescer sob responsabilidade do concessionário ou permissionário, ressalvada a obrigação prevista em contrato, na solução de conflitos urbanos, na preservação do patrimônio ferroviário, ou em outra malha de interesse do Poder Concedente, conforme acordado entre o regulador ferroviário e a concessionária ou a permissionária, na forma da regulamentação;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

III – poderá ser pago no momento da cisão da malha ou ao termo do contrato de concessão ou de permissão, conforme regulamentação.

§ 3º O pedido de desativação ou devolução dos trechos ferroviários deverá ser acompanhado de um estudo técnico disponibilizado pela concessionária ou permissionária que indique as alternativas de destinação dos bens móveis e imóveis vinculados ao trecho desativado, como, por exemplo:

I – transferência para um novo investidor;

II – utilização no transporte de passageiros;

III – criação de acessos ferroviários;

IV – destinação para finalidades culturais, históricas, turísticas ou de preservação;

V – reurbanização e formação de parques;

VI – alienação, na forma prevista no parágrafo único do art. 24 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.

§4º A destinação final dos bens móveis e imóveis relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do *caput* deste artigo será determinada pelo regulador ferroviário, segundo as diretrizes do Poder Concedente, com base em estudo, apresentado pela concessionária ou pela permissionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido.

Seção III

Dos Investimentos de Terceiros Interessados

Art. 15. As operadoras ferroviárias podem contratar e receber investimentos de usuários investidores para o aumento de capacidade,



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada ou execução de projetos acessórios ou associados, nos termos da regulamentação

§ 1º As partes ajustarão as condições dos investimentos de que trata o *caput* por meio de contrato, cuja cópia deverá ser encaminhada ao regulador ferroviário.

§ 2º Caso os investimentos realizados na forma do *caput* impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência da concessão ou permissão, deverá ser requerida anuência prévia do Poder Concedente, conforme regulamentação.

§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o usuário investidor e a operadora ferroviária se estendem a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação.

§ 4º Os investimentos recebidos de terceiros interessados de que trata o *caput* deste artigo podem contribuir para o cumprimento das metas pactuadas, sem prejuízo das responsabilidades da operadora ferroviária estipuladas no contrato de concessão ou permissão.

§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o *caput* deste artigo, salvo material rodante, devem ser incorporados ao patrimônio inerente à operação ferroviária, não sendo devida, nem ao usuário investidor, nem à operadora ferroviária, qualquer indenização por parte da União, quando da reversão prevista no contrato de outorga.

§ 6º É vedada a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público no escopo dos contratos de que trata o *caput* deste artigo.

CAPÍTULO V

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Seção I

Da Autorização

Art. 16. A autorização para exploração de ferrovias por operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado.

§ 1º O prazo do contrato de que trata o *caput* deste artigo será estipulado pelo regulador ferroviário a partir de proposta da requerente ou fixado no ato de chamamento e deve ter duração de 25 a 99 anos.

§ 2º o prazo de que trata o § 1º deste artigo pode ser prorrogado por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatória:

I – manifeste prévio e expresso interesse;

II – esteja operando a ferrovia em padrões mínimos de segurança operacional, produção de transporte e qualidade, na forma do regulamento.

Art. 17. Exceto quando disposto em contrário, a outorga de autorização de que trata esta Seção compreende sempre a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros;

Art. 18. Para constituir infraestrutura ferroviária a ser operada sob regime privado, o poder público pode alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária autorizatória bens móveis e imóveis de sua propriedade, conforme a regulamentação.

Art. 19. Os bens móveis e imóveis constituintes da ferrovia autorizada não são reversíveis ao poder público quando a respectiva autorização for extinta, exceto na hipótese de cessão ou de arrendamento de que trata o art. 16 desta Lei.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Parágrafo único. A autorizatória não fará jus a qualquer indenização pelo poder público em razão das melhorias que efetuar nos bens de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 20. Não há mudança automática ou impedimento da modalidade de outorga por autorização de uma ferrovia, caso seja necessário incluir acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, ainda que esta esteja outorgada sob regime público.

Art. 21. A instituição legal de gratuidades ou de descontos em ferrovias autorizadas somente pode ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para seu custeio.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo não afeta o direito da operadora ferroviária conceder gratuidades ou descontos conforme sua conveniência.

§ 2º O ressarcimento das viagens de que trata o *caput* deste artigo deverá acontecer em até 90 dias de sua realização.

§ 3º Em caso de descumprimento da sistemática prevista no § 2º deste artigo, fica a operadora ferroviária autorizada a suspender os benefícios de que trata o *caput* deste artigo até que seja feita a integral regularização dos ressarcimentos devidos.

Subseção I

Do Requerimento de Autorização Ferroviária

Art. 22. O interessado em obter a autorização para exploração econômica de novas ferrovias ou de novos pátios pode requerê-la diretamente ao órgão regulador a qualquer tempo, na forma da regulamentação.

§ 1º O requerimento deve ser instruído de:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

I – minuta de contrato preenchido com os dados técnicos propostos pela requerente, conforme regulamento;

II – relatório técnico descritivo relacionado diretamente com a ferrovia, contendo, no mínimo:

a) indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida;

b) detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;

c) características da ferrovia, com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;

d) cronograma de implantação ou recapacitação da ferrovia;

e) indicação das condições de financiamento necessárias ao empreendimento;

III – certidões de regularidade fiscal da requerente.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o *caput*, o regulador ferroviário deve:

I – analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário;

II - elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet, abrindo prazo de quinze dias úteis para manifestação de outros interessados em obter autorização na mesma área geográfica de influência;

III – analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização,



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

IV – publicar o resultado motivado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.

§ 3º O regulador ferroviário deve avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

§ 4º Verificada alguma incompatibilidade locacional, o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 5º Nenhuma autorização deve ser negada, salvo por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.

§ 6º A manifestação de outros interessados no âmbito do inciso II deverá ser encaminhada pelo requerimento de que dispõe o § 1º deste artigo.

§ 7º Em caso de manifestação de outros interessados, o órgão regulador procederá conforme o art. 23 desta Lei.

Subseção II

Do Chamamento para Autorização Ferroviária

Art. 23. O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias:

I – não implantadas;

II – ociosas, em malhas com contrato de outorga em vigor;

III – em processo de devolução;

IV – não outorgadas.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

§ 1º O procedimento de que trata o *caput* deste artigo deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas dos setores ferroviário e portuário.

§ 2º A ociosidade de que trata o inciso II do *caput* deste artigo é caracterizada pela existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados, pela inexistência de tráfego comercial por mais de dois anos ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário também por mais de dois anos.

§ 3º Havendo interessado na exploração dos trechos ferroviários de que trata o inciso II ou III do *caput* deste artigo, deve ser providenciada a cisão desses trechos da atual operadora ferroviária em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela operadora atual ao Poder Concedente.

§ 4º Os eventuais ressarcimentos previstos no § 3º deste artigo serão pagos no momento da cisão dos trechos ou ao termo do contrato de concessão ou de permissão, conforme regulamento

§ 5º A cisão de que trata o § 3º deste artigo será formalizada por aditivo ao contrato de concessão ou permissão.

Art. 24. O chamamento de que trata o art. 23 desta Lei deve indicar, obrigatoriamente, as seguintes informações:

- I – a ferrovia a ser outorgada;
- II – o atual perfil de cargas e passageiros transportados, quando aplicáveis;
- III – o rol de bens móveis e imóveis que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada, quando aplicáveis;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

IV – o valor mínimo exigido pela outorga, a ser pago no ato da assinatura do contrato.

Parágrafo único. Podem integrar o chamamento de que trata o *caput* estudos, projetos e licenças obtidos pelo Poder Executivo, inclusive por manifestação de interesse de particulares.

Art. 25. Encerrado o processo de chamamento público, o regulador ferroviário deve decidir acerca das propostas recebidas, na forma da regulamentação, observado o seguinte:

I – havendo uma única proposta ao final do processo de chamamento público, a autorização pode ser expedida;

II – na hipótese de haver mais de uma proposta, o regulador ferroviário deve promover processo seletivo público, na forma do regulamento, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

Parágrafo único. O processo seletivo público de que trata o inciso II do *caput* deste artigo deve considerar como um dos critérios de julgamento a maior oferta de pagamento pela outorga.

Seção II

Do Contrato de Autorização

Art. 26. São essenciais as seguintes cláusulas do contrato de autorização de ferrovias:

I – objeto da autorização;

II – prazo de vigência;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT** | RN

III – condições gerais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

IV – cronograma de implantação dos investimentos previstos;

V – direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VI – responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;

VII – hipóteses de extinção do contrato;

VIII – obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder público, do regulador ferroviário e das entidades reguladoras e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional;

IX – penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;

X – foro e forma de solução extrajudicial de divergências contratuais;

XI – as condições para promoção de desapropriações.

§ 1º A autorizatória é responsável pelos investimentos necessários para criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias por sua conta e risco, nos termos do contrato.

§ 2º A fase executória do procedimento de desapropriação terá seus custos e riscos arcados pela autorizatória.

§ 3º O regulador ferroviário deve adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nos contratos;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

§ 4º Quando a nova ferrovia fizer uso de bem público, o órgão responsável pela administração do referido bem deve se manifestar quanto a sua disponibilidade.

§ 5º No caso de uso de bem público, o contrato de que trata o *caput* deverá ser associado a contrato de cessão ou de concessão de uso, incluindo-se trechos ferroviários preexistentes, sempre que não houver interesse do poder público em alienar os bens necessários à operação da ferrovia.

§ 6º As cláusulas do contrato não podem atribuir direitos a equilíbrio econômico-financeiro, nem legitimar a imposição unilateral de vontades.

Seção III

Da Extinção da Autorização

Art. 27. A outorga para a exploração de ferrovias em regime de autorização pode ser extinta por:

- I – advento do termo contratual;
- II – cassação;
- III – caducidade;
- IV – decaimento;
- V – renúncia;
- VI – anulação;
- VII – falência.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

§ 1º A extinção da autorização mediante ato administrativo depende de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

§ 2º Com vistas à preservação das garantias dos financiadores, uma vez iniciado o processo de extinção de que de que tratam os incisos II a VII do *caput* deste artigo, os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do poder público e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, podem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade ou transferi-la, provisoriamente, a terceiro interessado até que nova autorização lhe seja outorgada definitivamente, nos termos da regulamentação.

Art. 28. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente pode extingui-la mediante ato de cassação, nos termos da regulamentação.

Art. 29. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos contratuais, ou das medidas previstas no inciso I do art. 45 desta Lei, o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 30. O decaimento deve ser decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo, se lei superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração em regime privado.

§ 1º A lei de que trata o *caput* deste artigo não justifica a decretação de decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.

§ 2º Decretado o decaimento, a operadora ferroviária tem o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo suficiente para a devida



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

amortização do seu investimento ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados.

Art. 31. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatória manifesta seu desinteresse pela autorização.

Parágrafo único. A renúncia não deve ser causa isolada para punição da autorizatória, nem a desonera de multas contratuais ou obrigações perante terceiros.

Art. 32. A anulação da autorização deve ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 33. A autorizatória, a seu exclusivo critério, pode desativar trechos ferroviários mediante comunicação ao regulador ferroviário, com antecedência mínima de 180 dias, devendo este tornar pública tal comunicação.

§ 1º A autorizatória pode alienar os trechos ferroviários desativados a novo investidor.

§ 2º A operação dos trechos ferroviários de que trata o § 1º deste artigo depende de aprovação da transferência da outorga de autorização pelo regulador ferroviário.

§ 3º A desativação de ramais ferroviários autorizados não é motivo para sanção da autorizatória, cabendo-lhe garantir a alienação ou a cessão para outra operadora ferroviária, ou, ainda, reparar ou indenizar os danos decorrentes de suas atividades, além de praticar os atos de recuperação ambiental determinados pelos órgãos competentes.

CAPÍTULO VI

DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO

Seção I



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Da operação

Art. 34. A operadora ferroviária é a responsável por toda a execução do transporte, pelas operações acessórias a seu cargo, e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, bem como pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura, no transporte multimodal e nos ajustes com os usuários, independentemente de ser executada diretamente ou mediante contratação com terceiros.

§ 1º As operadoras ferroviárias devem informar ao regulador ferroviário a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária de sua responsabilidade.

§ 2º O licenciamento dos trens e o controle do tráfego ferroviário para execução do transporte de passageiros ou de cargas deve ser realizado exclusivamente pela operadora ferroviária responsável pela ferrovia, respeitadas as condições operacionais e os critérios de qualidade e de segurança.

Art. 35. A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria na forma da regulamentação.

Art. 36. A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, em suas estações e demais instalações, é prerrogativa exclusiva da operadora ferroviária.

§1º A seu alvitre, e em livres condições ajustadas entre as partes, a operadora ferroviária pode licenciar a terceiros o direito de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º O direito ao exercício das atividades de que trata o *caput* deste artigo fica vinculado ao prazo de validade do contrato de outorga, salvo nas hipóteses previstas na regulamentação.

Seção II



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Do Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária

Art. 37. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve obedecer à garantia de capacidade de transporte a terceiros definida no respectivo instrumento de outorga e ao acordo comercial entre os interessados, conforme as melhores práticas do setor ferroviário.

§1º O acordo de acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais deve ser formalizado por contrato, cuja cópia deverá ser encaminhada ao regulador ferroviário, assegurada a remuneração pela capacidade contratada e resguardadas as possibilidades de arbitragem privada e de denúncia ao órgão regulador ferroviário para a solução de conflitos.

§2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime privado, o valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve ser objeto de livre negociação entre as partes.

§3º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, o valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve respeitar os tetos tarifários fixados pelo regulador ferroviário.

Art. 38. Antes de autorizar o tráfego sobre sua malha, a operadora ferroviária pode:

I - inspecionar o material rodante de terceiros, tendo por base padrões técnicos mínimos de manutenção definidos nos contratos de compartilhamento;

II - recusar ou reparar o material rodante inspecionado nos termos do inciso I do *caput* deste artigo.

§ 1º A operadora ferroviária fica responsável pela manutenção do material rodante de terceiros, enquanto não for devolvido ao proprietário.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

§ 2º A responsabilidade e os custos de manutenção e reparação devem ser fixados em contrato, resguardadas as possibilidades de arbitragem privada e denúncia ao regulador ferroviário.

§ 3º Os padrões e rotinas de manutenção podem ser fixados pela autorregulação, observado o disposto no inciso I do art. 40 desta Lei.

CAPÍTULO VII

DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

Art. 39. As operadoras ferroviárias podem se associar voluntariamente sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, para promover a autorregulação, nos termos de seu estatuto, desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1º As operadoras ferroviárias outorgadas por entes subnacionais podem aderir à associação de que trata o *caput* deste artigo, na forma do estatuto.

§ 2º O estatuto da entidade autorregulatória de que trata o *caput* deste artigo poderá determinar normas vinculantes para suas associadas;

§ 3º As normas estabelecidas pela entidade autorregulatória de que trata o *caput* deste artigo não vinculam as empresas não aderentes à autorregulação.

Art. 40. A autorregulação ferroviária compreende as seguintes funções:

I – instituição de normas voluntárias de padrões exclusivamente técnico-operacionais da execução do transporte ferroviário, notadamente no que se refere à via permanente, aos sistemas de segurança e ao material rodante, visando à maximização da interconexão e da produtividade ferroviárias;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

II – conciliação de conflitos entre seus membros, excetuados os de ordem comercial;

III – coordenação, planejamento e administração em cooperação do controle operacional das malhas ferroviárias operadas por pelos membros do autorregulador ferroviário;

IV – autorregulação e coordenação da atuação dos seus membros para assegurar neutralidade com relação aos interesses dos usuários;

V – solicitação ao órgão regulador de revogação e de alteração de normas incompatíveis com a eficiência ou a produtividade ferroviárias;

VI – articulação com órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com outras vias terrestres e com os demais modos de transporte;

VII – aprovação de programas de gestão de manutenção, de riscos e de garantias das operações de transportes.

§ 1º É vedada ao autorregulador ferroviário a edição de norma ou de especificação técnica que dificulte ou impeça a interconexão por operadora ferroviária não associada, sem motivo justificado.

§ 2º O autorregulador implementará programa de integridade e canal de ouvidoria.

Art. 41. O autorregulador ferroviário será dirigido em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto.

Parágrafo único. Os diretores devem ser escolhidos entre os representantes das operadoras ferroviárias associadas, com experiência técnico-operacional em ferrovias e com notório conhecimento das melhores práticas do setor ferroviário.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 42. Nos termos da regulamentação, o autorregulador ferroviário fica submetido à supervisão do regulador ferroviário, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.

Parágrafo único. A regulação de temas técnico-operacionais da operação das ferrovias deve ser reservada à autorregulação, constituindo exceção a interferência do regulador ferroviário.

Art. 43. As normas ou especificações técnicas da entidade autorreguladora que interfiram na competitividade do mercado submetem-se ao controle dos órgãos e entidades de defesa da concorrência, que poderá requerer manifestação do regulador ferroviário para subsidiar sua decisão.

CAPÍTULO VIII

DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Seção I

Da Segurança e da Proteção do Trânsito

Art. 44. Compete à reguladora ferroviária:

I - regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário;

II – realizar fiscalizações nas ferrovias, por iniciativa própria ou por provocação de terceiros interessados, quanto a aspectos de segurança.

Art. 45. As operadoras ferroviárias ficam sujeitas à regulação e à fiscalização do regulador ferroviário, e devem:

I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e de regularidade do tráfego que lhes forem exigidas;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

II – prestar as informações que lhes forem solicitadas.

Parágrafo único. Os acidentes e ocorrências serão classificados pelo regulador ferroviário quanto a gravidade, previsibilidade e inevitabilidade, nos termos da regulamentação, que também definirá as hipóteses de responsabilização administrativa da operadora ferroviária.

Art. 46. A operadora ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e de segurança ao longo de suas faixas de domínio.

Parágrafo único. A responsabilidade da operadora ferroviária abrange a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações necessários à segurança da operação em situações regulares e de emergência decorrentes do transporte ferroviário.

Art. 47. As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com outros modos de transporte, inclusive os não motorizados, nos termos da regulamentação nacional.

§ 1º A operadora ferroviária é responsável pela segurança da circulação no trânsito ferroviário.

§ 2º A disciplina do cruzamento ferroviário é definida pela operadora ferroviária, observada a regulamentação nacional.

§ 3º A operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por outras vias anteriormente estabelecidas.

§ 4º O responsável pela execução da via mais recente deve assumir todos os encargos financeiros decorrentes das obras e das instalações necessárias ao cruzamento.

§ 5º A abertura ao tráfego de qualquer segmento ferroviário depende de aprovação do regulador ferroviário, observados critérios objetivos de segurança, nos termos da regulamentação nacional.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

§ 6º Trens de serviço ou de socorro têm prioridade de tráfego sobre os demais.

Art. 48. A operadora ferroviária não pode impedir a travessia em desnível de suas linhas por outras vias posteriormente estabelecidas, devendo o modo de cruzamento ser fixado pela própria operadora tendo em vista a segurança do tráfego e observada a regulamentação nacional.

Parágrafo único. Não havendo acordo entre as partes, a travessia deve ser decidida pelo regulador ferroviário.

Art. 49. Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou de pagamento pelo uso da faixa de domínio, a operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

§ 1º Os encargos de construção, conservação e vigilância cabem à parte que executar o serviço mais recente.

§ 2º A operadora ferroviária pode cobrar das concessionárias, permissionárias ou autarquias de serviço público pelo uso da faixa de domínio, exceto quando houver isenção prevista em legislação específica.

§ 3º A cobrança prevista no § 2º deste artigo altera o equilíbrio econômico-financeiro das ferrovias outorgadas sob regime de direito público.

Art. 50. O transporte de produtos perigosos será realizado em conformidade com a legislação específica.

Art. 51. Em caso de conflito ou de acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado, de imediato, a providenciar o socorro necessário e a dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 52. A operadora ferroviária deve manter cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo, cujo conteúdo deve ser compartilhado com as autoridades que o requererem.

Seção II

Da Segurança e da Vigilância do Transporte

Art. 53. A operadora ferroviária tem o dever de adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a:

- I – preservar seu patrimônio;
- II – garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;
- III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;
- IV – prevenir crimes e contravenções em suas dependências;
- V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
- VI – garantir o cumprimento dos direitos e dos deveres do usuário;
- VII – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

Art. 54. Compete à operadora ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

§ 1º Em caso de crime praticado em material rodante ou em imóveis sob responsabilidade da operadora ferroviária, sua equipe de segurança, independentemente da presença de autoridade ou de agente policial, deverá:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

I – remover os feridos para pronto-socorro ou para hospital;

II – prender em flagrante os autores de crimes ou de contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente;

III – isolar o local para verificações e perícias.

§ 2º As providências de que trata o § 1º deste artigo devem ser tomadas sem a paralisação do tráfego, desde que seja seguro.

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º deste artigo, após a adoção das providências previstas, a segurança da operadora ferroviária deve lavrar e encaminhar à autoridade policial competente boletim de ocorrência em que devem ser consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 4º A operadora ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, bem como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.

Art. 55. A operadora ferroviária pode exigir que os passageiros e sua bagagem sejam submetidos a procedimentos de registro, de vistoria e de segurança, na forma da regulamentação.

CAPÍTULO IX

DAS OPERAÇÕES URBANÍSTICAS

Art. 56. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 57. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange o projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º O projeto urbanístico de que trata o *caput* deste artigo pode ser elaborado pela operadora ferroviária, a seu requerimento, e deve ser aprovado pelo município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.

§ 2º A execução do projeto urbanístico pode ser delegada à operadora ferroviária por meio de sociedade de propósito específico, que poderá:

I – ser constituída sob a forma de fundo de investimento imobiliário, que isole sua contabilidade e gestão, especialmente quanto ao recebimento de receitas, administração de ativos e recolhimento de tributos;

II – ser aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital;

III – promover desapropriações e adquirir contratualmente direitos reais não incorporados ao seu patrimônio;

IV – alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir;

V – receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação.

§ 3º A operadora ferroviária ou a sociedade de propósito específico vinculada ao empreendimento referido no *caput* deste artigo poderá receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras que executar.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 58. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso urbanístico pelas operadoras ferroviárias em projetos de transporte, acessórios ou associados.

CAPÍTULO X

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 59. As definições e determinações desta Lei se estendem a toda e qualquer infraestrutura, material rodante e sistema de transporte que se equipare, quanto ao fluxo de veículos em faixa exclusiva e específica fixada majoritariamente em solo, com comportamento e necessidade de organização de trânsito e de tráfego de uma ferrovia.

Parágrafo único. Em caso de divergência, caberá ao regulador ferroviário definir como a regulação ferroviária será aplicada aos sistemas alternativos mencionados no *caput* deste artigo.

Art. 60. A concessionária exploradora de infraestrutura ferroviária com contrato vigente na data de promulgação desta Lei poderá requerer a adaptação de seu contrato, de concessão para o de autorização, caso se configure assimetria concorrencial motivada, exclusivamente, pela entrada em operação de ferrovia construída a partir de autorização ferroviária posterior, de forma a caracterizar a operação em mercado logístico competitivo.

§ 1º A adaptação de que trata o *caput* deste artigo estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do outorgado:

I – inexistência de multas ou encargos setoriais não pagos à União;

II – manutenção das obrigações de eventuais investimentos contratados no regime público, além das obrigações de transporte já celebradas com os usuários do sistema;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

III – prestação de serviço adequado, conforme definido no inciso II, do § 2º, do art. 6º da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, utilizando-se a referida contagem a partir do requerimento de adaptação;

IV – assunção, pela requerente, de compromissos de investimentos, para garantia de capacidade de transporte em malha própria ou no interesse da Administração Pública; e

V – manutenção, pela duração do contrato, de linha regular de serviços de transporte de passageiros já operada pela concessionária.

§ 2º A adaptação incluirá o direito de uso, pela autorizatória, de todos os ativos de propriedade da União que sejam essenciais à sua operação.

§ 3º O prazo do contrato de autorização adaptado será o mesmo da concessão, incluído o prazo da prorrogação do contrato de parceria de que trata a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, quando houver.

§ 4º É facultada a prorrogação do prazo da autorização originária da adaptação, uma única vez, caso ainda não tenha havido nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 5º Os bens móveis afetos ao contrato de que trata o *caput* deste artigo serão disciplinados nos termos do § 5º do art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 6º Finalizado o contrato de autorização pactuado nos termos desta seção:

I - os bens imóveis deverão ser revertidos ao poder público; e

II - os bens móveis adquiridos após a adaptação pela operadora ferroviária não serão reversíveis.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

§ 7º Caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.

§ 8º O reequilíbrio de que trata o parágrafo anterior poderá ocorrer, nos termos da legislação, notadamente por:

I – redução do valor de outorga;

II - aumento do teto tarifário; e

III – supressão da obrigação de investimentos.

§ 9º O valor econômico quando necessário à adaptação de contratos poderá ser revertido em compromissos de investimento, priorizados conforme diretrizes do Poder Executivo, em malha de interesse da Administração.

§ 10. O regulamento disporá sobre procedimento de que trata este artigo, definindo a assimetria concorrencial de que trata o *caput* deste artigo, bem como os demais detalhes necessários ao seu fiel cumprimento.

Art. 61. Ficam prorrogadas por 24 meses, em virtude da pandemia de covid-19, todas as obrigações não financeiras assumidas em decorrência das Leis nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, por concessionárias ferroviárias federais.

§ 1º É vedada a prorrogação de prazos ou renegociação de valores referentes ao pagamento de outorgas.

§ 2º O regulador ferroviário federal deverá, no prazo de até seis meses do início da vigência desta Lei, realizar os ajustes contratuais necessários ao cumprimento do disposto no *caput* deste artigo.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 62. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações descritas no *caput* deste artigo deverão ser aplicados em projetos de estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluindo nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 14 desta Lei.

§2º Os recursos mencionados no § 1º deste artigo deverão ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, na forma do regulamento.

Art. 63. Caso, nos primeiros cinco anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 22 ou 23 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais, ou protocoladas na proposta vencedora.

§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência de que trata o *caput* deste artigo e oferecerá prazo de até quinze dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.

§ 2º A inexecução ou atraso na construção das obras decorrentes da autorização obtida na forma do *caput* deste artigo sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da autorização e multa correspondente aos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização.

Art. 64. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

“**Art. 3º** Podem promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:

I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e os permissionários de serviços públicos;

II – as entidades públicas;

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público;
e

IV – as autorizatárias para a exploração de ferrovias como atividade econômica.” (NR)

“**Art. 4º**

Parágrafo único. Quando a desapropriação se destinar à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, a receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor.” (NR)

“**Art. 5º**

§ 4º Os bens desapropriados para fins de utilidade pública e os direitos decorrentes da respectiva imissão na posse poderão ser alienados a terceiros, locados, cedidos, arrendados, outorgados em regimes de concessão de direito real de uso, de concessão comum ou de parceria público-privada e ainda transferidos como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º deste artigo nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano.” (NR).

Art. 65. A Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 176-A.** O registro de aquisição originária ou de desapropriação amigável ou judicial ocasionará a abertura de matrícula, se não houver,



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

relativa ao imóvel adquirido ou quando atingir, total ou parcialmente, um ou mais imóveis objeto de registro anterior.

§ 1º A matrícula será aberta com base em planta e memorial utilizados na instrução do procedimento administrativo ou judicial que ensejou a aquisição, os quais assegurarão a descrição e a caracterização objetiva do imóvel e as benfeitorias, nos termos do art. 176.

§ 2º As matrículas atingidas serão encerradas ou receberão averbação dos desfalques, caso necessário, dispensada a retificação da planta e do memorial descritivo da área remanescente.

§ 3º Divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não impedirão o registro.

§ 4º Na hipótese de a área adquirida em caráter originário ser maior do que a área constante do registro existente, a informação sobre a diferença apurada será averbada na matrícula aberta.

§ 5º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se ao registro de:

I - ato de imissão provisória na posse, em procedimento de desapropriação;

II - carta de adjudicação em procedimento judicial de desapropriação;

III - escritura pública, termo ou contrato administrativo em procedimento extrajudicial de desapropriação.”

“Art. 235.

.....

III - dois ou mais imóveis contíguos objetos de imissão provisória registrada em nome da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios ou de suas entidades delegadas ou contratadas e sua respectiva cessão e promessa de cessão.

.....

§ 3º Na hipótese de que trata o inciso III do *caput* deste artigo, a unificação poderá abranger matrículas ou transcrições relativas a imóveis contíguos àqueles que tenham sido objeto da imissão provisória na posse.”
(NR)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 66. O Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com o seguinte § 4º:

“**Art. 2º.**

.....

§ 4º A outorga para exploração indireta de ferrovias em regime de direito privado será exercida mediante autorização, na forma da legislação específica.” (NR)

Art. 67. O art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 18.**

.....

§ 13. A cessão que tenha como beneficiária autorizatória de exploração ferroviária, nos termos da legislação específica, será realizada com dispensa de licitação.” (NR)

Art. 68. Os arts. 24, 25, 38, 58 e 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 24.**

.....

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, quando o contrato assim o exigir.

.....” (NR)

“**Art. 25.**

I – publicar os editais, julgar as licitações e as seleções, celebrar os contratos para exploração indireta de ferrovias, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso;

.....



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão e de permissão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

.....

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientando e disciplinando a interconexão entre as diferentes ferrovias, e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;

.....

VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação das empresas outorgadas do setor;

.....

VIII – regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem;

IX – supervisionar as associações privadas de autorregulação ferroviária, cuja criação e funcionamento reger-se-ão por legislação específica.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V do *caput* deste artigo, a ANTT estimulará a formação de conselhos de usuários, no âmbito de cada ferrovia explorada em regime público, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.” (NR)

“**Art. 38.** As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital.

.....” (NR)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

“**Art. 58.** Está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na ANTAQ a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos dois anos anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

.....
§ 1º Fica também impedido de exercer cargo de direção, pelo prazo de que dispõe o *caput*, o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

§ 2º No caso de diretor de associação de autorregulação ferroviária, o período da vedação de que trata o *caput* deste artigo será contado pelo dobro do tempo que durar o exercício do mandato na direção da autorregulação, até o limite de quarentena de quatro anos.” (NR)

“**Art. 82.**

.....
§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* deste artigo não se aplicam aos elementos da infraestrutura arrendados ou outorgados para exploração indireta pela ANTT e pela ANTAQ

.....” (NR)

Art. 69. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 57-A:

“**Art. 57-A.** A operadora ferroviária, inclusive metroferroviária, poderá constituir direito real de laje de que trata a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e de superfície de que trata esta Lei, sobre ou sob a faixa de domínio de sua via férrea, observado o Plano Diretor e seu respectivo contrato de outorga com o Poder Concedente.

Parágrafo único. A constituição do direito real de laje ou de superfície de que trata o *caput* deste artigo é condicionada à existência prévia de licenciamento urbanístico municipal, que estabelecerá os ônus urbanísticos a serem observados e o direito de construir incorporado a cada unidade imobiliária.”



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

Art. 70. O Art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 11.**

.....
VI - valores não tributários, multas, outorgas e indenizações devidos à União pelas concessionárias, permissionárias e autorizadas ferroviárias nos termos da regulamentação;
.....

§ 4º Os recursos referidos no inciso VI deste artigo devem ser aplicados exclusivamente no fomento do modo ferroviário.” (NR)

Art. 71. A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A:

“**Art. 56-A.** As infraestruturas ferroviárias no interior do perímetro dos portos e instalações portuárias não se constituem em ferrovias autônomas e são administradas pela respectiva autoridade portuária ou autorizada, dispensada a realização de outorga específica para sua exploração.

Parágrafo único. As infraestruturas ferroviárias de que dispõe o *caput* observarão as normas nacionais para a segurança do trânsito e do transporte ferroviários, cabendo ao regulador ferroviário federal fiscalizar sua aplicação.”

Art. 72. A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º** O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação, nos regimes público e privado.
.....

§ 3º Quanto ao regime de exploração, o SNV poderá ser classificado em público ou privado.” (NR)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

“**Art. 20.**.....

.....

IV - promover ligações necessárias à segurança e à economia nacionais; e

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações das ferrovias outorgadas pela União.” (NR)

“**Art. 21.**.....

.....

IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III do *caput* deste artigo, ligam entre si ferrovias importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais;

V – Ferrovias de Acesso: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV do *caput* deste artigo, ligam entre si pontos de origem ou destino de cargas ou de passageiros; e

VI - Ferrovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País.” (NR)

“**Art. 22.** As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo “EF”.

§ 1º O símbolo “EF” é acompanhado por uma sequência de três caracteres, com os seguintes significados:

I - o primeiro caractere indica a categoria da ferrovia, sendo:

- a) 1 para as longitudinais;
- b) 2 para as transversais;
- c) 3 para as diagonais;
- d) 4 para as de ligação;
- e) 0 para as radiais;
- f) A para as de acesso;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

II - os outros dois caracteres indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º Nas ferrovias de acesso os dois últimos caracteres serão preenchidos por letras e números, indicativos da sequência histórica de criação das ferrovias, segundo sistemática definida pelo órgão competente.” (NR)

“**Art. 23-A.** As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

I – bitola;

II – orientação geográfica;

III – designação e numeração;

IV – titularidade:

a) pública;

b) privada.

V – competência:

a) federal;

b) estadual;

c) distrital;

d) municipal.

VI - capacidade;

VII - movimentação;

VIII - receita.”

“**Art. 24.** Fica a União autorizada a desativar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, para os quais não haja operadores interessados em sua outorga.

Parágrafo único. Decorridos cinco anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e utilizada apenas para finalidades que não impeçam sua posterior reutilização como ferrovia.” (NR)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

“**Art. 41-A.** As relações descritivas das infraestruturas listadas nos incisos abaixo serão elaboradas segundo os critérios desta Lei e atualizadas, anualmente, por Ato do Poder Executivo:

I - rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal;

II - rodovias integrantes da Rinter;

III - ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal;

IV - vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem;

V - portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem;

VI - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem;

VII - aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

§ 1º Órgão ou entidade competente atualizará na internet a relação de que trata o *caput* em formato tabular e geográfico.

§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º deste artigo conterão, no mínimo, as características técnicas e físicas da infraestrutura, a capacidade de transporte, sua designação e numeração, quando aplicáveis, a titularidade, e a indicação de seu operador.”

Art. 73. O art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 25.**
.....

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de concessão e permissão, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento, exceto nos casos de projetos associados ou de empreendimentos acessórios aprovados nos termos do art. 34 desta Lei.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

.....” (NR)

Art. 74. Ficam revogados:

I – a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973;

II – os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) a alínea “b” do inciso IV do art. 13;

b) a alínea “d” do inciso V do art. 13;

c) o parágrafo único do art. 13;

d) a alínea “b” do inciso I do art. 14;

e) as alíneas “f” e “i” do inciso III do art. 14;

f) a alínea “b” do inciso IV do art. 14;

III – os arts. 10, 15, 17, 23, 26, 27, 28, 35 e 43 da Lei nº 12.379 de 6 de janeiro de 2011.

Art. 75. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JEAN PAUL PRATES PT | RN

JUSTIFICAÇÃO

O texto presente nesta Emenda Substitutiva Global à MPV nº 1.065, de 2021 é, *ipsis literis*, aquele apresentado durante a tramitação do PLS nº 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra (PSDB/SP), junto à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal. Trata-se do quinto Relatório Legislativo apresentado naquela Comissão parlamentar, tendo o primeiro sido oferecido ainda em 28/10/2019, com emenda substitutiva com teor progressivamente debatido com diversos parlamentares, especialistas, empresários, agências reguladoras, e em constante diálogo republicano com o Governo Federal, em especial junto aos ministérios da Infraestrutura e Economia.

Não cabe, no espaço desta emenda, declinar fundamentação aprofundada sobre seu teor, tendo sido essa fundamentação apresentada no relatório elaborado e apresentado no fórum competente para apreciação do PLS nº 261, de 2018, proposição legislativa com inquestionável pertinência temática e anterioridade cronológica ao disposto nesta Medida Provisória.

Em que pese a Medida Provisória nº 1.065, de 2021, apontar como indicativos de urgência a necessidade de investimentos imediatos no setor ferroviário – que dar-se-ão em dez anos – e a iminente mobilização de estados federados em viabilizar projetos ferroviários em seus territórios, precisando assim de articulação e fomento federal, entendemos serem ambos os objetivos adequadamente contemplados pelo PLS nº 261, de 2018, já em estado avançado de tramitação no Senado Federal.

Com efeito, parece-nos mais adequado manter o debate em curso no Congresso Nacional conforme seus parâmetros regimentais, em atendimento ao devido processo legislativo, naquilo que já está sendo discutido no Senado Federal.

Assim apresento Emenda Substitutiva Global de modo a estender à nova proposição legislativa aquilo que já tem sido discutido sobre a matéria.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **JEAN PAUL PRATES PT | RN**

Por essas razões, solicito o apoio dos eminentes pares para a aprovação da presente proposta.

Sala da Comissão,

Senador JEAN PAUL PRATES (PT-RN)
Líder do Bloco da Minoria



EMENDA Nº

(à Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Inclua-se o seguinte dispositivo na Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, promovendo a renumeração dos demais dispositivos:

“Art. x. Ficam prorrogadas por 24 meses, em virtude da pandemia de covid-19, todas as obrigações não financeiras assumidas em decorrência das Leis nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, por concessionárias ferroviárias federais.

§ 1º É vedada a prorrogação de prazos ou renegociação de valores referentes ao pagamento de outorgas.

§ 2º O regulador ferroviário federal deverá, no prazo de até seis meses do início da vigência desta Lei, realizar os ajustes contratuais necessários ao cumprimento do disposto no caput deste artigo.”

JUSTIFICATIVA

A presente proposta de emenda tem como objetivo a prorrogação de obrigações não financeiras assumidas por concessionárias de ferrovias federais em virtude dos efeitos causados pela pandemia de covid-19.

Por um lado, as medidas restritivas e sanitárias determinadas pelos órgãos da Administração Pública com vistas a combater a disseminação do vírus Sars-CoV-2 acabaram por dificultar e até mesmo impedir o cumprimento do cronograma de obras e investimentos pelas concessionárias em determinados casos. Some-se a tais limitações, a preocupação e o engajamento das concessionárias com a preservação da saúde dos seus funcionários, o que ocasionou a diminuição do efetivo de trabalhadores em todas as áreas das empresas (desde a área administrativa, como de operações, fiscalização etc.).



Tal circunstância tornou muitos prazos inicialmente estabelecidos e planejados pelas concessionárias incompatíveis com a realidade fática, por conta dos acontecimentos inesperados e incontrolláveis.

Cite-se, nesse sentido, as ações de reintegração de posse necessárias à desocupação de áreas irregularmente ocupadas. Os efeitos da pandemia em tais situações não ocasionaram apenas morosidade no andamento das ações judiciais, como a limitação de ações presenciais fundamentais por parte das concessionárias, tais como a realocação da população vulnerável para abrigos. Denota-se, ainda, as dificuldades enfrentadas nos processos de desapropriação para a realização de diversas obras, com atenção especial para aquelas de prazo determinado e relativas a conflitos urbanos, haja vista a necessidade de negociações de campo com comunidades e superficiários.

Todas as restrições ocasionadas pelo espraio do novo coronavírus impossibilitaram o planejamento eficiente das ações a serem desenvolvidas e vêm dificultando as medidas corretivas ou compensatórias que poderiam ser adotadas pelas concessionárias, com impactos relevantes e alheios à vontade das empresas no cumprimento das obrigações celebradas junto ao Poder Concedente.

Por outro lado, destaca-se a necessidade de garantir a implementação de empreendimentos e dos investimentos assumidos pelas concessionárias ferroviárias federais. Inclusive, tal previsão confere maior segurança jurídica à postergação das obrigações não financeiras.

Em face desse contexto e do reconhecimento oficial da pandemia de COVID 19 como evento de caso fortuito e de força maior, apresento a emenda para prever a postergação das obrigações não financeiras assumidas pelas concessionárias de ferrovias federais.

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



EMENDA Nº

(à Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Dê-se a seguinte redação ao §1º do art. 21, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021:

“Art. 21.

.....

§4º A utilização, posse e propriedade dos bens, produtos e estudos desenvolvidos com a aplicação dos recursos previstos nos incisos I e II do caput deverá observar a legislação aplicável relativa à propriedade intelectual.”

JUSTIFICATIVA

A proposta da emenda modificativa tem como objetivo adequar o dispositivo da MP à legislação de propriedade intelectual e ampliar os bens que serão objeto de recursos de desenvolvimento tecnológico e preservação da memória ferroviária.

A destinação de parte das receitas aferidas nas concessões para projetos de desenvolvimento tecnológico é de suma importância visando a geração de novos processos ou produtos, a obtenção de soluções inovadoras, a evolução do setor ferroviário e a melhoria da qualidade na prestação dos serviços. Da mesma forma, a destinação de recursos para preservação da memória ferroviária atende a um anseio da sociedade em conhecer parte importante da sua história, em favor tanto da geração atual quanto das gerações futuras.

Ao limitar a utilização dos recursos somente aos bens públicos, como previsto no texto original da MP, acaba-se restringindo as possibilidades de bens destinados para utilização dos recursos e pode frustrar



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

o objetivo da previsão legal para incentivo amplo de desenvolvimento tecnológico para fomento do setor ferroviário e de medidas para preservação da memória ferroviária.

Além disso, é necessária a adequação do dispositivo para serem respeitadas as disposições previstas na legislação que disciplina a propriedade intelectual (Lei n.º 9.279/96; Lei n.º 9.610/98, etc).

Portanto, sugere-se a alteração do §4º, do art. 21, da MP.

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



EMENDA Nº
(à Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Suprime-se o §4º, do art. 34, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021.

JUSTIFICATIVA

O Capítulo VI dispõe sobre a adaptação do contrato de concessão para autorização. De forma geral, a previsão de conversão entre o regime público e privado se faz necessária para mitigar os efeitos da assimetria regulatória e concorrencial, de maneira a proporcionar um melhor ambiente de competitividade entre as concessionárias ferroviárias e os prestadores de serviços de transporte ferroviário sob o regime de outorga de direito privado.

A transição entre regimes possibilita que parte do fardo regulatório de uma concessionária seja eliminada, possibilitando que ocorra reflexos positivos significativos, tanto na eficiência logística, quanto no custo transacional de algumas ações, o que possibilita que a requerente detentora da outorga de concessão possa fazer frente aos preços praticados por uma operadora ferroviária autorizatória.

O instituto da adaptação de contrato de concessão para autorização, inclusive, terá o condão de reduzir possíveis ações judiciais relacionadas à diferença concorrencial resultante da comentada assimetria regulatória entre a outorga pública e privada.

O §4º, do art. 34, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021 prevê que a possibilidade de adaptação restrita aos trechos em que haja efetiva contestabilidade de assimetria concorrencial.

Ocorre que tal previsão pode impactar de forma extremamente negativa a prestação do transporte ferroviário. Isto porque o trecho a ser autorizado nos termos do mencionado dispositivo pode estar no meio da malha concedida e gerar uma quebra da malha total da concessionária. Ou seja, pode-se resultar em uma malha concedida com um trecho no meio do percurso explorado por autorização.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

Deste modo, numa malha vista de forma geral, poderá haver a existência de dois regimes jurídicos, privado e público, de forma intercalada. Isto tornará a exploração da malha inviável e ineficiente.

Por conseguinte, conto com o apoio dos nobres Deputados desta Casa de Leis para a aprovação da presente Emenda, a qual busca suprimir a possibilidade de autorização restrita ao trecho em que haja contestabilidade de assimetria concorrencial.

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



EMENDA Nº

(à Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Dê-se a seguinte redação ao § 1º do art. 21, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021:

“Art. 21.

.....

§ 1º Os recursos de que trata o inciso I do caput serão utilizados para a realização de pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor ferroviário, mediante aplicação dos recursos em programas prioritários, observadas as diretrizes do Ministério da Infraestrutura, podendo a concessionária ou permissionária realizar parceria com:

.....”

JUSTIFICATIVA

A proposta da emenda visa a previsão facultativa de realização de parceria para a realização de pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor ferroviário, mediante aplicação dos recursos em programas prioritários.

O caput do art. 21, da Medida Provisória 1.065, de 30 de agosto de 2021, determina que os novos contratos de concessão e permissão firmados após a publicação da MP prevejam recursos para o desenvolvimento tecnológico do setor.

O §1º do referido artigo está prevendo a utilização destes recursos com parceria entre concessionária ou permissionária e determinados entes.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

A realização de parcerias pode ser positiva em determinados casos. Contudo, não se mostra adequado prever que a parceria será sempre obrigatória. Há situações em que as concessionárias ou permissionárias podem executar, com maior eficiência, diretamente ou por entidades a elas vinculadas, os projetos de desenvolvimento tecnológico.

Nesse sentido, sugere-se a alteração do §1º, do art. 21, da MP, de modo prever de forma facultativa a parceria para a execução de recursos de desenvolvimento tecnológico

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



EMENDA Nº
(à Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

O inciso I do art. 10º da MPV nº 1.065/2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“I – Aprovação de lei específica, no caso de transporte terrestre e aquaviário”; (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tendo como objetivo restaurar o preceito estabelecido na Lei nº 12.379 de 2011 pela sua maior abrangência, por abarcar todos os modais de transportes terrestre.

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA

O art. 5º da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º.....

.....

VII - respeito aos contratos e ao seu equilíbrio econômico-financeiro (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O respeito aos contratos e ao seu equilíbrio econômico-financeiro são a base da confiança e da segurança jurídica. Por isso, deve-se vincular na lei a atuação da Administração Pública com o objetivo de proteger a estabilidade dos contratos de concessão, permissão e autorização do setor ferroviário em detrimento de pressões políticas momentâneas esporádicas. Isso se refletirá em menor custo de contratação e maior segurança jurídica, fundamental para a atração de investimentos no setor.

Sala das Sessões , em de de 2021.

Deputado **TIAGO MITRAUD**
(NOVO/MG)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA

Fica suprimido o art. 21 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 21 da Medida Provisória exige a inclusão de obrigações horizontais vinculadas ao desenvolvimento de tecnologia e a preservação da memória ferroviária nos contratos de concessão ou permissão de ferrovias. Mesmo reconhecendo o inequívoco caráter meritório destes objetivos, é imperioso considerar que, tratando-se de contratos de longa duração, com investimento de vultosos recursos e divisão de risco entre concessionário ou permissionário e o Estado, a obrigatoriedade de incluírem-se tais obrigações na modelagem dos contratos de concessão e permissão levará a uma ineficiência na prestação do serviço.

Isso se revestirá em uma maior tarifa e, por ser esse um setor logístico dentro da cadeia produtiva, esse custo será dividido entre todos os consumidores que adquirirem os produtos transportados pelo modo ferroviário, impactando também o chamado “custo Brasil”. Vale destacar que, conforme a exposição de motivos que acompanha a MP 1.065/2021, estão entre os seus objetivos “o aumento da produtividade, a redução do custo logístico e o incremento dos níveis de investimento no País”, e o art. 21, ao onerar o transporte ferroviário, compromete a busca de um mercado logístico mais eficiente e um Brasil mais competitivo.

Por essa razão, entende-se que, a despeito de tratarem-se de temas importantes, a melhor forma de financiá-los não é obrigando que tais atividades integrem os contratos de concessão ou permissão, por força legal.

Sala das Sessões , em de de 2021.

Deputado **TIAGO MITRAUD**
(NOVO/MG)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA

O art. 12 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 12.....

.....

XI - matriz de alocação de riscos (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Conforme previsto expressamente na Medida Provisória, as autorizações do setor ferroviário terão forma jurídica de contrato e, assim sendo, devem respeitar as melhores práticas de governança contratual. Por essa razão, importa-se o instrumento da matriz de riscos, previsto na Lei nº 13.303/2016, Lei das Estatais, e na Lei 14.133/2021, Nova Lei de Licitações e Contratos Públicos; também comumente utilizado em projetos concessórios de outros setores.

Sala das Sessões , em de de 2021.

Deputado **TIAGO MITRAUD**
(NOVO/MG)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA

O art. 20 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 20.....

.....

§5º O processo administrativo deverá ser formalmente instalado, tempestivamente instruído e decidido em até 180 (cento e oitenta) dias. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O processo de devolução ou desativação de trechos ferroviários, como outro processo de descontinuidade de uma concessão ou permissão de serviço público, é um processo bastante traumático. Neste sentido, não é proveitoso e tampouco eficiente que seja prorrogado pela Administração Pública para além de um prazo razoável, mantendo uma operação que já se demonstrou economicamente inviável, às expensas da concessionária e em prejuízo da continuidade e correta prestação do serviço público. Por essa razão, propõe-se o prazo de 180 dias para o deslinde destes processos.

Sala das Sessões , em de de 2021.

Deputado **TIAGO MITRAUD**
(NOVO/MG)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

EMENDA

O art. 31 da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 31.....

.....

VIII - definir regras de compliance e governança, exigíveis dos associados, ponderadas de acordo com o segmento do setor ferroviário explorado (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O amadurecimento dos setores econômicos passa, inexoravelmente, pela adoção de padrões de integridade e governança corporativa pelos agentes que nele atuam. O Brasil vivenciou nos últimos anos a descoberta de diversos esquemas de corrupção envolvendo empresas com grande participação em negócios públicos, em especial concessionárias de serviços públicos. A presente emenda procura garantir que a história não se repetirá no setor ferroviário, permitindo demandar das empresas regras de transparência e conformidade no desempenho de suas atividades.

Sala das Sessões , em de de 2021.

Deputado **TIAGO MITRAUD**
(NOVO/MG)