



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para conferir à ANTT atribuições específicas relativas ao transporte ferroviário, disciplinar a responsabilidade das concessionárias de ferrovias quanto à prestação de serviço adequado e disciplinar a responsabilidade da ANTT sobre as comissões tripartites de ferrovias.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências”, para atribuir à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT competências legais específicas para regular e fiscalizar os contratos de concessão de ferrovias, para disciplinar a responsabilidade das concessionárias de ferrovias quanto à prestação de serviço adequado e para disciplinar a responsabilidade da ANTT relativa à estruturação e à coordenação das Comissões Tripartites pertinentes ao Transporte Ferroviário.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 24.**

.....

XX – divulgar em seu sítio oficial da internet, bem como em sistemas internos, todos os dados não sigilosos que tenha acesso, de forma objetiva, transparente, clara e em linguagem de fácil compreensão, de modo a facilitar a análise das informações pelo interessado, possibilitando o acesso automatizado por sistemas externos em formatos abertos, estruturados e legíveis por máquina.

.....” (NR)

“**Art. 25.**

X – mitigar os efeitos do monopólio natural na prestação de serviços pelas concessionárias, de forma a zelar pelo equilíbrio entre os titulares dos contratos de concessão de serviços de transporte ferroviário de cargas;

XI – desenvolver mecanismos para recepção de reclamações e denúncias de usuários representados por entidades representativas devidamente constituídas sobre os serviços de transporte ferroviário de cargas, bem como dar pronta solução em prazo definido em regulamento;

XII – fiscalizar e garantir que as concessionárias de ferrovias disponibilizem, no mínimo, 90% (noventa por cento) da capacidade máxima teórica da via permanente existente, desconsiderando eventuais restrições de quantidade de material rodante próprio;

XIII – implementar, em até 360 (trezentos e sessenta) dias contados a partir da publicação desta Lei, a conexão do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) com informações em tempo real enviadas pelos Centros de Controle Operacional (CCOs) das concessionárias de ferrovias, permitindo à ANTT verificar e registrar a localização *online* de cada composição ferroviária, bem como as informações referentes às cargas transportadas em cada composição, para uso estatístico e fiscalizatório;

XIV – fiscalizar os trechos abandonados ou com saturação inferior a 30% (trinta por cento) e garantir seu restabelecimento gradual e contínuo de oferta de serviços para 80% (oitenta por cento) em um prazo não superior a 5 (cinco) anos, ou sua devolução, conforme regulamento.

.....”
(NR)

“**Art. 25-A.** Incumbe à concessionária de ferrovias demonstrar a prestação de serviço adequado, na forma prevista em Lei, no regulamento, no contrato e no regimento das comissões tripartites de ferrovias.

§ 1º Cabe à concessionária de ferrovias informar, até o 15º (décimo quinto) dia do mês anterior, sua intenção de oferta de capacidade.

§ 2º Caso a concessionária manifeste que pretenda oferecer índice inferior a 90% (noventa por cento), a capacidade ociosa deverá ser disponibilizada para outros ofertantes por direito de passagem ou tráfego mútuo.

§ 3º A capacidade ociosa será calculada a partir da diferença entre a capacidade teórica e a manifestação de uso da concessionária.

§ 4º A capacidade teórica será estabelecida conforme modelo a ser regulamentado pela ANTT para todas as ferrovias, de forma a buscar a interoperabilidade e a integração das malhas.

§ 5º O não cumprimento da oferta de serviços informada nos termos do § 1º e a obstrução ou o impedimento de seu uso por terceiros sujeitará a concessionária à multa diária do tipo II prevista no Capítulo V do Regulamento dos Transportes Ferroviários, constante do Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, ou à prevista em Resolução da ANTT, a que for maior.

§ 6º A prestação de contas da gestão do serviço de transporte ferroviário aos usuários ocorrerá, sem prejuízo dos termos definidos no contrato, conforme previsto no inciso III do art. 31 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e também pelo acesso a todos os dados requeridos pelos usuários em comunicações por escrito, fiscalizações e reuniões das comissões tripartites, observadas a segurança e a proteção das informações sensíveis e a legislação aplicável.”

“**Art. 25-B.** A Comissão Tripartite a que se refere o parágrafo único do art. 30 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, deve realizar a fiscalização periódica do serviço de transporte ferroviário, conforme estabelecido em regulamento, competindo-lhe, de forma subsidiária, a proposição de medidas visando ao aperfeiçoamento da execução desse serviço, inclusive no que tange à oferta de transporte, às tarifas e aos preços praticados e à adequação dos serviços prestados aos usuários.

§ 1º Os representantes dos usuários, desde que devidamente nomeados pela ANTT, terão acesso irrestrito às informações necessárias para o cumprimento dos objetivos da Comissão Tripartite, sem prejuízo da segurança e da proteção das informações sensíveis e do cumprimento da legislação aplicável.

§ 2º Na hipótese de não autorização de acesso em razão de a informação ser total ou parcialmente sigilosa, a ANTT e a concessionária deverão consignar em ata da Comissão as justificativas que fundamentaram a negativa de acesso.”

“**Art. 25-C** Compete às Comissões Tripartites de ferrovias:

I – conhecer e acompanhar a evolução da legislação e da regulamentação do transporte ferroviário de carga, sugerindo melhorias quando necessário;

II – acompanhar os indicadores de atendimento e de qualidade do serviço prestado pela concessionária, disponibilizados pela ANTT, e solicitar esclarecimentos sobre eles à concessionária, quando necessário;

III – manifestar-se formalmente a respeito das tarifas e preços, do atendimento ao usuário e da oferta e da qualidade da prestação do serviço de transporte ferroviário pelas concessionárias;

IV – analisar o desempenho das concessionárias por meio de indicadores de serviço adequado, conforme regulamento da ANTT;

V – avaliar o grau de satisfação dos usuários, segundo metodologia previamente estabelecida;

VI – elaborar e enviar à ANTT, até o último dia útil do mês de outubro de cada ano, o Plano Anual de Atividades e Metas – PAM referente ao exercício seguinte, utilizando-se do modelo disponibilizado pela Agência, e em conformidade com as diretrizes definidas na Lei, no regulamento e no regimento da Comissão Tripartite;

VII – enviar à ANTT, até o último dia útil do mês de fevereiro de cada ano, relatório anual contendo a descrição detalhada das ações que foram realizadas pela Comissão e dos resultados obtidos, utilizando-se do modelo disponibilizado pela Agência;

VIII – acompanhar a solução de conflitos que envolvam a coletividade frente ao transporte ferroviário de cargas.

§ 1º A ANTT publicará, em até 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da publicação desta Lei, regulamento detalhando as atribuições das Comissões Tripartites, bem como regras de funcionamento, sua composição, a forma de apoio às suas atividades e a estrutura do Plano Anual de Atividades e Metas e dos relatórios de atividades correspondentes.

§ 2º As Comissões Tripartites em funcionamento farão a adaptação de seus respectivos Regimentos Internos ao disposto nesta Lei e no regulamento da ANTT.”

Art. 3º Os incisos XI e XIV do art. 25, o art. 25-A e o art. 25-B, todos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, serão regulamentados no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da data publicação desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada em 2001 conjuntamente com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por meio da Lei nº 10.233, vem enfrentando uma série de deficiências no que tange a regulação, a transparência de dados e a fiscalização das concessões, em especial no setor ferroviário.

Como exemplo dessa deficiência, posso citar o projeto de Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) da ANTT, que foi iniciado há cerca de 10 anos e até hoje não trouxe os resultados almejados, contendo um “espelho” dos centros de controle operacional (CCOs) das concessionárias de ferrovias, de modo a monitorar em tempo real as movimentações das composições de trens no País, com registro da movimentação de cargas e passageiros. Hoje a ANTT não sabe informar, em tempo real, sobre essa movimentação, e depende de informações prestadas uma vez por mês pelas próprias empresas reguladas, sem que consiga comparar com fontes primárias, o que torna muito limitada seu poder de fiscalização. Proponho um prazo de implementação desse controle pela ANTT em até 360 dias.

A ANTT também não tem cumprido seu papel equidistante entre o interesse do governo, das concessionárias e dos usuários de serviços de transporte ferroviário. Especialmente em relação aos usuários, a Agência tem falhado em receber denúncias anônimas, mesmo as embasadas e apresentadas por entidades representativas, aceitando somente e mediante exposição do caso específico, com identificação do usuário e expondo-o a possíveis retaliações da concessionária.

Há alguns conceitos de oferta de transporte que precisam ser esclarecidos, como por exemplo a capacidade teórica da via permanente e o que é efetivamente ofertado aos usuários. Neste projeto, proponho conceitos, baseados na Engenharia Ferroviária, de capacidade teórica e capacidade ociosa, que deve ser disponibilizada, pela concessionária, a terceiros que desejem operar por meio de tráfego mútuo ou direito de passagem.

Desde a publicação da Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, a Lei estabelece que no seu exercício de fiscalização, o órgão técnico do poder concedente utilizará comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários (*in verbis*):

“Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.”

Apesar de estar previsto desde 1995 (há 30 anos atrás!), somente em 2021 (26 anos depois!), a criação e o funcionamento das Comissões Tripartites foi estabelecido pela ANTT, que cumpriu o ditame legal por meio da Resolução nº 5.938, de 04/05/2021.

No entanto, dado que as atuais atribuições destas Comissões são muito tênues e pouco claras, seu funcionamento tem sido precário e com poucos resultados, gerando grande insatisfação entre os usuários.

Com base neste cenário, apresento este Projeto de Lei que define claramente o âmbito de atuação das Comissões Tripartites para o setor ferroviário de carga, bem como suas atribuições legais, o que dará todo o fundamento para sua atuação com resultados em prol dos usuários e dos consumidores em geral.

Da mesma forma, dá um prazo de 180 dias para a ANTT publicar a regulamentação do funcionamento das Comissões, detalhando as atribuições contidas nesta Lei, bem como regras de funcionamento, sua composição, a forma de apoio às suas atividades e a estrutura do Plano Anual de Atividades e Metas e dos relatórios de atividades correspondentes.

Como consideramos que a ANTT tem por obrigação legal desempenhar importante papel na estruturação de processos colaborativos e transparentes, envolvendo todos os atores relevantes - governos, concessionárias e usuários -, temos convicção que este PL trará segurança a todos, assegurando que os serviços prestados pelas concessionárias de ferrovias atendam as necessidades da população e contribuam para o desenvolvimento socioeconômico do país.

Minha intenção, portanto, é reformular a Lei nº 10.233, de 2001, tornando bastante claras as funções e atribuições da ANTT em relação aos contratos de concessão e ferrovias e das Comissões Tripartites no setor ferroviário, dando responsabilidade direta à agência reguladora no cumprimento de tarefas tipicamente atreladas à administração direta que é o da fiscalização pelo integral cumprimento dos contratos de concessão ferroviária. Também esclareço obrigações inerentes ao setor privado, como “longa manus” do Estado na prestação de serviços públicos pelas concessionárias.

Essas são as razões, portanto, que me fazem submeter à apreciação da Casa este projeto de lei, solicitando a todos os pares para que aprovem esta importante pauta regulatória.