

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 845, DE 2018

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 401/2018
Aviso nº 368/2018 - C. Civil

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação desta, com aprovação parcial das Emendas de nºs 2, 3 e 18, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2018, adotado; e pela rejeição das Emendas de nºs 1, 4 a 17 e 19. (Relator: DEP. LÚCIO VALE e Relator Revisor: SEN. PEDRO CHAVES).

APRECIÇÃO:
AO PLENÁRIO PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

SUMÁRIO

I - Medida inicial

II - Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (19)
- Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2018, adotado

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

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

Art. 2º Constituem recursos do FNDF:

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

II - doações; e

III - outros que lhe forem atribuídos.

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

§ 2º Constituem igualmente recurso do FNDF os recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, e o respectivo ágio.

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

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

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

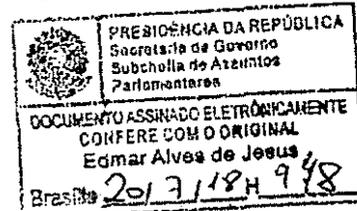
Art. 4º Ato do Poder Executivo federal regulamentará o funcionamento do FNDF.

Art. 5º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 20 de julho de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
Valter Casimiro Silveira
Esteves Pedro Colnago Junior

50000.026371/2018.27



EMI nº 00042/2018 MTPA MP

Brasília, 19 de Julho de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

1. Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, com fulcro no art. 62 da Constituição Federal, minuta de Medida Provisória que institui o Fundo de Desenvolvimento Ferroviário Nacional - FNDF.
2. O FNDF, fundo de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA, tem como objetivo viabilizar investimentos no Subsistema Ferroviário Federal. Tais investimentos se mostram imprescindíveis, haja vista que há a necessidade de aumento da participação do modal ferroviário na matriz de transportes nacional, proporcionando a redução dos custos de transportes, da emissão de poluentes e do número de acidentes em rodovias, além da melhoria do desempenho econômico de toda a malha ferroviária, resultando no aumento da competitividade dos produtos brasileiros no exterior, no incentivo dos investimentos, da modernização e da produção agrícola. Dentre outros benefícios estão a criação de novas fontes de emprego e renda e a redução dos custos de comercialização no mercado interno.
3. Conforme diagnóstico apresentado no Plano Nacional de Logística - PNL, a participação do modal ferroviário, notadamente mais eficiente para transporte de grande quantidade de cargas de baixo valor agregado por longas distâncias, está muito aquém do que seria esperado no nosso país, com grande vocação para exportação de commodities e dimensões continentais, ensejando, portanto, esforços para ampliação da participação do modal na matriz de transporte nacional.
4. Ainda, tais investimentos proporcionarão, em um primeiro momento, a ampliação e a integração do Sistema Ferroviário Nacional, estabelecendo o elo entre o norte e o sul do país, a partir da interligação da Ferrovia Norte-Sul (EF-151), espinha dorsal do transporte ferroviário brasileiro, ao Complexo Portuário de Vila do Conde, no Pará.
5. Nesse sentido, a partir da instituição do FNDF, cria-se a possibilidade da ampliação da capacidade logística no setor de transportes ao integrar de maneira estratégica o território nacional, contribuindo, por conseguinte, para a redução do custo logístico do transporte de carga no país. Outras possibilidades são a utilização dos valores do referido Fundo para mitigação de conflitos



urbanos que vierem a surgir com a operação ferroviária nas cidades ao longo do traçado, investimentos em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias no setor ferroviário e elaboração de estudos e projetos que visem o desenvolvimento do modal ferroviário.

6. Outrossim, o Fundo tem essencial relevância no sentido de que viabilizará novas alternativas para o escoamento da safra agrícola, notadamente no Arco Norte do Brasil, promovendo uma logística exportadora competitiva, de modo a possibilitar o acesso a portos de grande capacidade.

7. Para tanto, se faz necessária uma previsão legal para a destinação dos valores devidos como contrapartida à União, em razão da outorga decorrente da subconcessão citada, a fim de se assegurar que esses valores sejam aplicados no Subsistema Ferroviário Federal, para investimentos que retroalimentem o setor.

8. Justifica-se o regime de urgência pelo avançar do cronograma do projeto de subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, do trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, cuja publicação do edital está prevista para ocorrer até o final do mês de agosto deste ano. Atualmente o projeto está em análise pela equipe técnica do Tribunal de Contas da União – TCU, e os próximos passos incluem a publicação do acórdão pelo TCU e publicação do edital. Logo, é de fundamental importância que este Fundo seja formalizado antes da realização da licitação para a subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, evitando assim que a aludida Medida Provisória perca seu objeto, uma vez que os recursos provenientes da subconcessão serão destinados aos cofres do Tesouro Nacional.

9. A Medida Provisória, portanto, confere a segurança jurídica necessária para que os valores devidos como contrapartida à União sejam direcionados de forma adequada ao próprio Subsistema Ferroviário Federal, garantindo o desenvolvimento de um setor que historicamente necessita de investimentos.

10. Nesse sentido, o FNDF disporá de recursos provenientes de dotações consignadas na lei orçamentária anual da União e seus créditos adicionais, doações, rendimentos de suas aplicações financeiras, de outros recursos que lhe forem atribuídos e da outorga da subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/TO – Estrela D'Oeste/SP, e o respectivo ágio.

11. Ainda, as despesas do FNDF correrão à conta de dotações orçamentárias específicas alocadas no Orçamento Geral da União, observados os limites anuais de movimentação e empenho e de pagamento.

12. São essas, Senhor Presidente, as razões que nos levam a submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória.



Respeitosamente.

Assinado eletronicamente por: Valter Casimiro Silveira, Esteves Pedro Colnago Junior

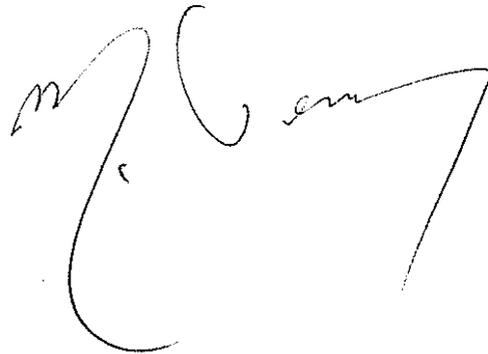


Mensagem nº 401

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018, que "Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário".

Brasília, 20 de julho de 2018.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'M' followed by a surname that appears to be 'Carmo'.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 13.473, DE 8 DE AGOSTO DE 2017

Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2018 e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA DAS ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO

.....

Seção II
Das alterações na legislação tributária e das demais receitas

Art. 114. Somente será aprovado o projeto de lei ou editada a medida provisória que institua ou altere receita pública quando acompanhado da correspondente demonstração da estimativa do impacto na arrecadação, devidamente justificada.

§ 1º A criação ou a alteração de tributos de natureza vinculada será acompanhada de demonstração, devidamente justificada, de sua necessidade para oferecimento dos serviços públicos ao contribuinte ou para exercício de poder de polícia sobre a atividade do sujeito passivo.

§ 2º A concessão ou a ampliação de incentivos ou benefícios de natureza tributária, financeira, creditícia ou patrimonial, destinados à região do semiárido incluirão a região norte de Minas Gerais e a região norte do Espírito Santo.

§ 3º As proposições que tratem de renúncia de receita, ainda que sujeitas a limites globais, devem ser acompanhadas de estimativa do impacto orçamentário-financeiro e correspondente compensação, consignar objetivo, metas e indicadores, bem como atender às condições do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

§ 4º Os projetos de lei aprovados ou as medidas provisórias que resultem em renúncia de receita em razão de concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária, financeira, creditícia ou patrimonial, ou que vinculem receitas a despesas, órgãos ou fundos, deverão conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos.

§ 5º (VETADO).

§ 6º (VETADO).

Art. 115. Na estimativa das receitas e na fixação das despesas do Projeto de Lei Orçamentária de 2018 e da respectiva Lei, poderão ser considerados os efeitos de propostas de alterações na legislação tributária e das contribuições, inclusive quando se tratar de desvinculação de receitas, que sejam objeto de proposta de emenda constitucional, de projeto de lei ou de medida provisória que esteja em tramitação no Congresso Nacional.

§ 1º Se estimada a receita, na forma deste artigo, no Projeto de Lei Orçamentária de 2018:

I - serão identificadas as proposições de alterações na legislação e especificada a variação esperada na receita, em decorrência de cada uma das propostas e de seus dispositivos;
e

II - serão identificadas as despesas condicionadas à aprovação das respectivas alterações na legislação.

§ 2º A troca das fontes de recursos condicionadas, constantes da Lei Orçamentária de 2018, pelas respectivas fontes definitivas, cujas alterações na legislação tenham sido aprovadas, será efetuada no prazo de até trinta dias após a publicação das referidas alterações legislativas.

.....
.....

Ofício nº 530 (CN)

Brasília, em 14 de novembro de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Rodrigo Maia
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

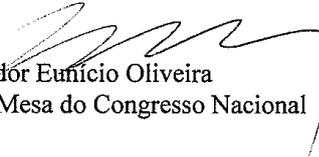
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 845, de 2018, que “Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário”.

À Medida foram oferecidas 19 (dezenove) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2018 (CM MPV nº 845, de 2018), que conclui pelo PLV nº 30, de 2018.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,


Senador Eunício Oliveira
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

wgl/mpv18-845 (Plv nº 30, de 2018)

Secretaria-Geral da Mesa SENIC 14/NOV/2018 13:20
Folha nº 4553
Hess.ª
J. Mangabe
L. Tribuna
CN





EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

Autor Deputado Osvaldo Mafra	Partido Solidariedade/SC
--	------------------------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva

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

“Art.3º

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em 01 de agosto de 2018.



Dep. OSVALDO MAFRA
Solidariedade/SC



CD/18093.75336-63



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
02/08/2018

Proposição
Medida Provisória 845/2018

Autor
JULIO LOPES

Nº do prontuário

1 Supressiva 2. Substitutiva 3.x Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global

Página Artigo Parágrafos Inciso Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA MODIFICATIVA

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

“Art. 2º.....

I -

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

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

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

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

VI - doações; e

VII - outros que lhe forem atribuídos.

CD/18969.28674-92

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

“Art. 3º

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

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



CD/18969.28674-92

Itaquaquecetuba/SP);

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

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

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

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

PARLAMENTAR JULIO LOPES



CD/18969.28674-92

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

Acrescentem-se, no art. 2º da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018, novas hipóteses de recursos para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário:

“**Art. 2º**.....

.....

II – doações;

III – multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias;

IV – multas de trânsito de que trata a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; e

V – outros que lhe forem atribuídos.

.....

§ 3º Os valores arrecadados na hipótese do inciso III serão depositados em contas vinculadas às concessionárias.

§ 4º Apenas nos Estados e Municípios onde houver linhas férreas instaladas serão transferidos recursos na hipótese do inciso IV, a serem depositados em contas vinculadas aos entes arrecadadores, e no limite de sete e meio por cento do valor das multas de trânsito arrecadas mensalmente, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para serem destinados, exclusivamente, à segurança das passagens ferroviárias em nível e à construção ou revitalização de passagens ferroviárias em desnível com vias públicas, ciclovias e passagens de pedestres.”

JUSTIFICAÇÃO

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apontam que, de 2001 a 2016, a velocidade dos trens caiu entre 5% e 76%. Em alguns ramais os trens circulam a menos de 10 km/h. Parte significativa dessa perda de desempenho é devida à falta de investimentos na resolução de conflitos em cruzamentos em níveis.

Não por acaso, na própria Exposição de Motivos da MPV nº 845, de 2018, os Senhores Ministros dos Transportes e do Planejamento, textualmente, citam a utilização dos valores do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário para mitigação de conflitos



urbanos que vierem a surgir com a operação ferroviária nas cidades ao longo do traçado das ferrovias.

Ocorre que a MPV elenca textualmente apenas três fontes para o Fundo: dotações consignadas na lei orçamentária anual da União e seus créditos; doações; e recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/TO - Estrela D'Oeste/SP, e o respectivo ágio, deixando, assim, para a regulamentação superveniente o funcionamento do fundo e o detalhamento de outras fontes de receitas que lhe forem atribuídas.

Dessa forma, para se evitar insegurança jurídica, faz-se oportuno emendar a Medida Provisória no sentido de determinar, em nível legal apropriado, mais duas fontes de receitas: multas por descumprimento dos contratos de concessão ou arrendamento das ferrovias e multas de trânsito.

Depositar as multas aplicadas em razão de descumprimentos dos contratos ferroviários no Fundo facilitará o efetivo pagamento das obrigações, que poderão ser reinvestidas diretamente na infraestrutura ferroviária. Atualmente, esses haveres quase nunca são pagos apropriadamente. Não raros são os casos em que a ANTT autua as concessionárias, entretanto, não consegue receber os valores, que são discutidos *ad infinitum*.

Outra maneira de se mitigar conflitos e dar eficiência ao sistema de transportes brasileiro é a destinação de receitas do modo rodoviário para o ferroviário. Ao se transferir receitas arrecadadas por infrações em multas obtidas no modo rodoviário, sabidamente menos eficiente econômica e ambientalmente, para o modo ferroviário, estaremos aumentando o incentivo ao emprego da ferrovia e, ao mesmo tempo, diminuindo a demanda pela rodovia, o que por óbvio diminuirá a receita com multas, equilibrando dinamicamente o sistema. Portanto, estaremos quebrando a tão criticada indústria da multa na mesma ação que revitalizamos a indústria ferroviária.

Além dessas razões, a Emenda que ora apresentamos enfatiza o caráter nacional do fundo, que poderá obter e aplicar receitas em todo o território nacional. Diante de todo o exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA



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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.



EMENDA ADITIVA

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

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

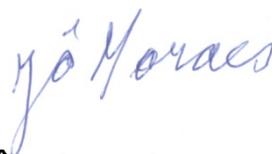
§ 2º Os investimentos referentes aos recursos do FNDF terão início no Município de Barcarena, Estado do Pará, para garantir a ligação ao Complexo Portuário de Vila do Conde/Estado do Pará e também à construção do anel ferroviário de contorno da Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG.

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.



JÔ MORAES

Deputada Federal – PCdoB



CD/18321.61665-03



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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA Nº /2018

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

“Art. 2º.....

I -

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

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

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

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

V - doações; e

VII - outros que lhe forem atribuídos.

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

“Art. 3º.....

.....

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

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



CD/18756.37177-90



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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Hugo Leal – PSD/RJ

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

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

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

Sala da Comissão, em 06 de Agosto de 2018.



Deputado **HUGO LEAL**
(PSD/RJ)



CD/18756.37177-90

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

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

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

‘**Art. 25**

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

.....” (NR)

“**Art. 30**.....

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Por isso, entendemos importante a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO



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

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

“**Art. 2º**.....

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

IV –

.....
.....”

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO



SF/18978.96167-70

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

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

“**Art. 3º**

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

.....”

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO



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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA SUBSTITUTIVA Nº

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

“Art. 3º

§ 1º Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente:

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

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

.....” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

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

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



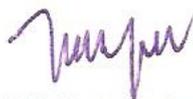
toneladas, de acordo com a Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná. Além disso, O ramal vai ampliar a velocidade média de transporte de carga, dos atuais 15 km/h para 65 km/h.

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

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

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

Sala da Comissão, em 06 de agosto de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal PP/PR

2018-9105



CD/18122.44578-99

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Proposição

Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018

Autor

Deputado Evair Vieira de Melo – PP/ES

Nº Prontuário

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

EMENDA SUPRESSIVA

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

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

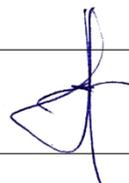
“Art. 3º Art. 3º Os recursos do FNDF serão aplicados no subsistema ferroviário federal, observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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

ASSINATURA

Deputado Evair Vieira de Melo



CD/18060.68725-54

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Proposição

Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018

Autor

Deputado Evair Vieira de Melo – PP/ES

Nº Prontuário

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

EMENDA MODIFICATIVA

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

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

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

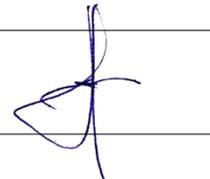
Parágrafo único. Os recursos do FNDF serão aplicados prioritariamente na obra da EF-118.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

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

ASSINATURA

Deputado Evair Vieira de Melo



CD/18180.90299-17

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Art. 3 o seguinte parágrafo:

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.

JÔ MORAES
Jô Moraes
Deputada Federal – PCdoB



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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA SUPRESSIVA

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.

JÔ MORAES

Deputada Federal – PCdoB



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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845/2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

EMENDA MODIFICATIVA

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Sala das comissões, 02 de agosto de 2018.

JÔ MORAES

Deputada Federal – PCdoB



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

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

“**Art. 3º**.....

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

.....”

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão,



Senador RICARDO FERRAÇO



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

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

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

“**Art. 25.**.....”

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

.....” (NR)

“**Art. 30.**.....”

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

JUSTIFICAÇÃO

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



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

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO



SF/18430.82312-22



**MPV 845
00017**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

Art. 3º

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

JUSTIFICAÇÃO

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

A Ferrovia de Integração Centro-Oeste tem por objetivos:

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

Trará, ainda, os seguintes benefícios:

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



SF/18273.36419-54



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

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

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

Sala da Comissão, 06 de agosto de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO



SF/18273.36419-54

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 845, DE 2018

*Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.*

EMENDA N.º

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

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

Art. 2º Constituem recursos do FNDF:

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

II - doações; e

III - outros que lhe forem atribuídos.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em de agosto de 2018.

Deputado ARNALDO JARDIM
PPS/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

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

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

1. ___ Supressiva	2. ___ Substitutiva	3. <u> x </u> Modificativa	4. ___ Aditiva	5. ___ Substitutivo Global
-------------------	---------------------	------------------------------	----------------	----------------------------

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se à MP 845/18 a seguinte redação.

Art. 1º

Art. 2º

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

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

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

Parágrafo único.

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



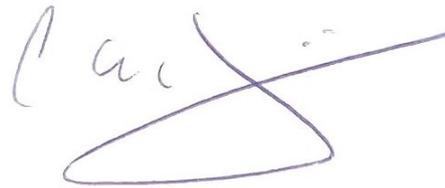
CD/18413.64706-68

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

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

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

PARLAMENTAR



Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



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

Parecer nº 1 de 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado LÚCIO VALE

I - RELATÓRIO

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

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

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

Art. 114.....





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 4º Os projetos de lei aprovados ou as medidas provisórias que resultem em renúncia de receita em razão de concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária, financeira, creditícia ou patrimonial, ou que vinculem receitas a despesas, órgãos ou fundos, deverão conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos.

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

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

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

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



* C D 1 8 6 2 1 2 8 2 2 7 8 0 *





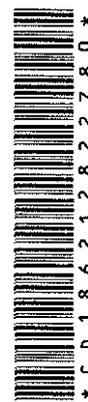
CÂMARA DOS DEPUTADOS

fundamental importância a formalização do Fundo antes da realização da licitação, evitando-se que os recursos provenientes da subconcessão sejam destinados aos cofres do Tesouro Nacional e não reinvestidos no subsistema ferroviário.

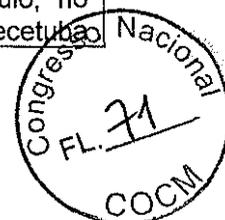
Segundo a EMI nº 42, de 2018, na vigência da MPV nº 845, os valores devidos como contrapartida à União (outorga da subconcessão da EF-151 – Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional-TO e Estrela D'Oeste-SP, e o respectivo ágio) serão direcionados de forma adequada ao próprio Subsistema Ferroviário Federal,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

Foram apresentadas 19 emendas, conforme especificação a seguir.

Nº	AUTOR	OBJETO
1	Dep. OSVALDO MAFRA	Modifica os §§ 1º e 2º do art. 3º, para incluir como prioridade a conclusão dos projetos técnicos da Ferrovia Litorânea, Imbituba-Araquari e da Ferrovia Leste-Oeste, Itajaí-São Miguel Do Oeste, ambas no Estado de Santa Catarina.
2	Dep. JULIO LOPES	Altera os arts. 2º, para incluir, como fontes de recursos, os valores oriundos dos direitos de outorga das atuais concessões e subconcessões ferroviárias, relativos a parcelas vincendas a partir de janeiro de 2022; os valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relicitações das atuais concessões e subconcessões ferroviárias; os valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias; e as obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas e indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, inclusive devoluções de trechos. Além disso, altera o art 3º, para incluir entre as aplicações prioritárias a Implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu/Queimados (RJ) na Malha Sudeste, concessionada à MRS Logística S.A, aos Municípios de Cariacica/Vitória (ES), na Estrada de Ferro Vitória a Minas, concessionada à Vale S.A; da Ferrovia EF-354 GO/MT/RO - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste - FICO, no trecho entre Campinorte (GO) e Vilhena (RO); e do Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo, no trecho entre São Paulo (SP) e Itaquaquecetuba



* C D 1 8 6 2 1 2 8 2 2 7 8 0 *

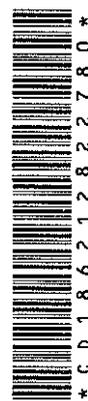




CÂMARA DOS DEPUTADOS

4

		(SP);
3	Sen. LÚCIA VÂNIA	Altera o art. 2º, para incluir como fontes de recursos as multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias; e as multas de trânsito de que trata a Lei nº 9.503, de 1997.
4	Dep. JÔ MORAES	Altera os §§ 1º e 2º do art. 3º, para incluir como prioridade a implantação do anel ferroviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG.
5	Dep. HUGO LEAL	<p>Altera os arts. 2º, para incluir, como fontes de recursos, os valores oriundos dos direitos de outorga das atuais concessões e subconcessões ferroviárias, relativos a parcelas vincendas a partir de janeiro de 2022; os valores oriundos dos direitos de outorga de prorrogações antecipadas ou de relicitações das atuais concessões e subconcessões ferroviárias; os valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias; e as obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas e indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, inclusive devoluções de trechos.</p> <p>Além disso, altera o art. 3º, para incluir como prioridades para aplicação dos recursos o Prolongamento da EF – 151, de Açailândia (MA) ao Complexo Portuário de Vila do Conde (PA); a implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu (RJ) e Cariacica (ES), na Estrada de Ferro Vitória a Minas; a implantação da Ferrovia EF-354, no trecho entre Campinorte (GO) e Lucas do Rio Verde (MT); e a Implantação do Contorno Ferroviário - Ferroanel Norte de São Paulo, no trecho entre os municípios de São Paulo (SP) e Itaquaquecetuba (SP);</p>
6	Sen. FLEXA RIBEIRO	Acrescenta artigo, para alterar dispositivos da Lei nº 13.448/17, para determinar que os investimentos decorrentes das renovações antecipadas das concessões sejam realizados nos Estados que abrigam as respectivas linhas férreas.
7	Sen. FLEXA RIBEIRO	Altera o art. 2º, para a inserir, como fonte de recursos, as todas as receitas de outorgas de infraestrutura ferroviária; suprimindo o § 2º do mesmo artigo.
8	Sen. FLEXA RIBEIRO	Altera o § 1º do art. 3º, para substituir o trecho em que serão aplicados prioritariamente os recursos do FNDP, para a ligação ferroviária entre os municípios de Barcarena e Santana do Araguaia (PA).
9	Dep. ALFREDO KAEFER	Altera o § 1º do art. 3º, para incluir como prioridade de aplicação a construção do Trecho Ferroviário que liga os municípios de Maracaju-MS, Cascavel-PR, Guarapuava-PR e Paranaguá- PR – Ferroeste..



* C D 1 8 6 2 1 2 8 2 2 7 8 0 *



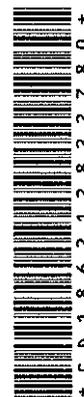


CÂMARA DOS DEPUTADOS

5

10	Dep. EVAIR VIEIRA DE MELO	Suprime os parágrafos do art. 3º, para destinar indiscriminadamente os recursos do FNDF.
11	Dep. EVAIR VIEIRA DE MELO	Altera o art. 3º, para determinar como prioridade na aplicação, em substituição, a implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu/Queimados (RJ) na Malha Sudeste, concessionada à MRS Logística S.A, aos Municípios de Cariacica/Vitória (ES).
12	Dep. JÔ MORAES	Acrescenta parágrafo ao art. 3º, para determinar que os recursos do FNDF sejam aplicados exclusivamente na malha não concedida ou subconcedida ao setor privado.
13	Dep. JÔ MORAES	Suprime os parágrafos do art. 3º, para destinar indiscriminadamente os recursos do FNDF.
14	Dep. JÔ MORAES	Altera o § 2º do art. 2º, para incluir todos os recursos provenientes de contratos de concessão de ferrovias.
15	Sen. RICARDO FERRAÇO	Altera o § 1º do art. 3º, para incluir, como prioridade de aplicação, a implantação da EF-118, interligando os Municípios de Nova Iguaçu/Queimados (RJ) na Malha Sudeste, concessionada à MRS Logística S.A, aos Municípios de Cariacica/Vitória (ES).
16	Sen. RICARDO FERRAÇO	Acrescenta artigo, para alterar dispositivos da Lei nº 13.448/17, para determinar que os investimentos decorrentes das renovações antecipadas das concessões e das compensações entre as concessionárias e a União ou suas entidades da administração pública federal indireta sejam realizados nos Estados que abrigam as respectivas linhas férreas.
17	Sen. ACIR GURGACZ	Altera o § 1º do art. 3º, para incluir, como prioridade de aplicação, a implantação da EF 354 – de Campinorte (GO) à Porto Velho (RO)
18	Dep. ARNALDO JARDIM	Trata-se de um Substitutivo à MPV.
19	Dep. CARLOS ZARATTINI	Dá nova redação à MPV, acrescentando como fonte de recursos os decorrentes da outorga das futuras concessões do subsistema ferroviário federal, incluído o respectivo ágio. Além disso, estabelece como destinação dos recursos do FNDF a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão no subsistema ferroviário federal.

É o relatório.





II - VOTO DO RELATOR

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

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

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

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

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

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

Dos demais requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

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

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





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

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

Em relação às emendas nºs 2 e 5, a proposta de inclusão do inciso V do art. 2º, que estabelece como fontes de receita do FNDF as obrigações pecuniárias decorrentes de Termos de Ajuste de Condutas (TAC) e as indenizações devidas pelas concessionárias e subconcessionárias ferroviárias à União, inclusive devoluções de trechos. Todavia, ressaltamos que, no caso dos Termos de Ajuste de Condutas celebrados pelo Ministério Público, o art. 13 da Lei nº 7.347, de 1985 – Lei da Ação Civil Pública – dispõe que “havendo condenação em dinheiro, a indenização pelo dano causado reverterá a um fundo gerido por um Conselho Federal ou por Conselhos Estaduais de que participarão necessariamente o Ministério Público e representantes da comunidade, sendo seus recursos destinados à reconstituição dos bens lesados”.

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

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

Art. 163

§ 3º *As disponibilidades de caixa da União serão depositadas no banco central; as dos Estados, do Distrito*





Federal, dos Municípios e dos órgãos ou entidades do Poder Público e das empresas por ele controladas, em instituições financeiras oficiais, ressalvados os casos previstos em lei.

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

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

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

Da adequação orçamentária e financeira

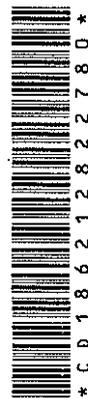
A MP nº 845 de 2018, não apresenta vícios de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira, uma vez que não cria novas despesas para a União, nem estabelece benefícios fiscais que impliquem renúncia de receitas.

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

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

Do mérito

Quanto ao mérito dessa Medida Provisória, consideramos que a iniciativa do Poder Executivo é relevante para garantir a melhoria do sistema





ferroviário nacional. Contudo, são necessários alguns ajustes na MPV, para que o FNDF destine recursos permanentemente para essa finalidade.

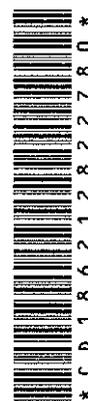
Primeiramente, no que tange às **fontes de recursos do FNDF**, consideramos que deve haver uma ampliação, ou seja, devem estar previstas outras possibilidades de fontes. Nesse sentido, consideramos que devem ser acrescentadas as seguintes fontes, no art. 2º da MPV 845:

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

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

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

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



* C D P 1 8 6 2 1 2 8 2 2 7 8 0 *





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

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

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

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

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



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

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

Conclusão

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

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

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

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

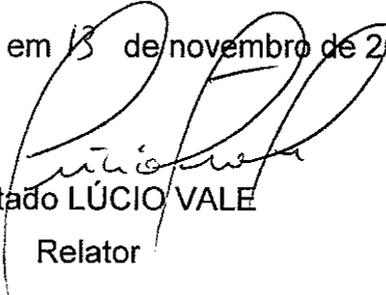
IV - no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 845 de 2018, com aprovação parcial das emendas nºs 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 17, 18 e 19; tudo na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo, e pela rejeição das demais emendas.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala das Sessões, em 13 de novembro de 2018.


Deputado LÚCIO VALE
Relator

2018-9906





PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

O Congresso nacional decreta:

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

Art. 2º Constituem recursos do FNDF:

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

II - doações;

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

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

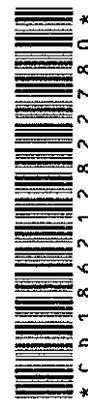
V - valores oriundos dos direitos de outorga e seus respectivos ágios de novas concessões e subconcessões ferroviárias;

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

VII - legados; e

VIII - outros que lhe forem atribuídos.

§ 1º As vinculações de receita orçamentária previstas no caput deverão vigorar pelo prazo de cinco anos, contado da data de entrada em vigor



* C D 1 8 6 2 1 2 8 2 2 7 8 0 *

(Assinatura manuscrita)





CÂMARA DOS DEPUTADOS

desta Medida Provisória, conforme o disposto no § 4º do art. 114 da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

§ 2º Constituem igualmente recurso do FNDF os recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, e o respectivo ágio.

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

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

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

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

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

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

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

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



* C D 1 8 6 2 1 2 8 2 2 7 8 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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

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

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

“Art. 77

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

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

Sala das Sessões, em 13 de novembro de 2018.


Deputado LÚCIO VALE
Relator

2018-9908



PARECER n.º 1 / 2018

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 845, DE 2018

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Institui o Fundo Nacional de
Desenvolvimento Ferroviário.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado LÚCIO VALE

Após negociação com representantes do Poder Executivo, em que eles nos informaram sobre problemas que poderiam impactar na viabilidade do FNDF e de outros projetos ferroviários a serem realizados em outros estados, apresentamos a seguir uma complementação no voto, em com as seguintes alterações:

- Suprimimos os incisos III, IV, V e VII do art. 2º;
- Suprimimos, no art. 3º, § 1º, a expressão "obrigatoriamente"; e
- Suprimimos o § 3º, do art. 3º, integralmente, incluindo seus incisos.

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



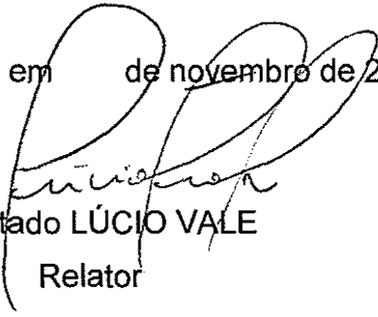
I - pelo atendimento aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 845, de 2018;

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

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

IV - no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 845 de 2018, com aprovação parcial das emendas nºs 2, 3 e 18; tudo na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo, e pela rejeição das demais emendas.

Sala das Sessões, em de novembro de 2018.


Deputado LÚCIO VALE
Relator

2018-9906



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

O Congresso nacional decreta:

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

Art. 2º Constituem recursos do FNDF:

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

II - doações;

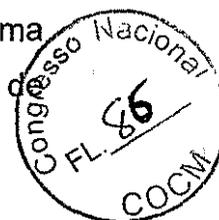
III - multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias;

IV - outros que lhe forem atribuídos.

§ 1º As vinculações de receita orçamentária previstas no caput deverão vigorar pelo prazo de cinco anos, contado da data de entrada em vigor da Medida Provisória nº 845, 20 de julho de 2018, conforme o disposto no § 4º do art. 114 da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

§ 2º Constituem igualmente recurso do FNDF os recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, e o respectivo ágio.

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



pagamento, e respeitados os planos de desenvolvimento logístico dos Estados em que se situam os projetos, onde houver.

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

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

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

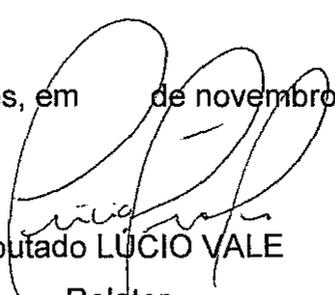
Art. 5º O inciso V do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 77

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

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

Sala das Sessões, em de novembro de 2018.


Deputado LÚCIO VALE
Relator

2018-9908

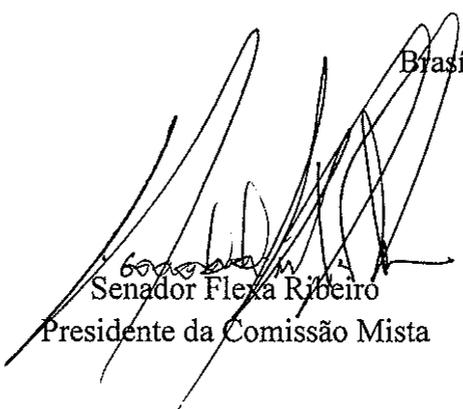




DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 845, de 2018, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Deputado Lúcio Vale, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pelo atendimento aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 845, de 2018; pela sua constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa, e das emendas a ela apresentadas, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado; pela sua adequação e compatibilidade financeira e orçamentária, e das dezenove emendas apresentadas; e, no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 845 de 2018, com aprovação parcial das emendas nºs 2, 3 e 18; na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado, e pela rejeição das demais emendas.

Brasília, 14 de novembro de 2018.


Senador Flexa Ribeiro
Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 30 DE 2018

(Proveniente da Medida Provisória nº 845, de 2018)

Institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário.

O Congresso nacional decreta:

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

Art. 2º Constituem recursos do FNDF:

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

II - doações;

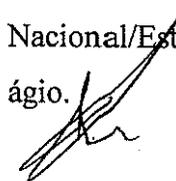
III - multas decorrentes de contratos de concessão ou de arrendamento de ferrovias;

IV - outros que lhe forem atribuídos.

§ 1º As vinculações de receita orçamentária previstas no caput deverão vigorar pelo prazo de cinco anos, contado da data de entrada em vigor da Medida Provisória nº 845, de 20 de julho de 2018, conforme o disposto no § 4º do art. 114 da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

§ 2º Constituem igualmente recurso do FNDF os recursos decorrentes da outorga da subconcessão da EF-151 - Ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional/Estado de Tocantins - Estrela D'Oeste/Estado de São Paulo, e o respectivo

ágio.



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

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

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

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

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

“Art. 77

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

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

Sala da Comissão, 14 de novembro de 2018.


Senador Flexa Ribeiro
Presidente da Comissão

