



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 7.701-B, DE 2014**

**(Do Sr. Julio Lopes)**

Acrescenta o § 5º ao art. 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para dispor sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. PAULO FEIJÓ); e da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação, nos termos do Substitutivo adotado na Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. BENJAMIN MARANHÃO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 14 da Lei nº 10.233, 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º :

“Art. 14 .....

.....  
 § 5º *As empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, em âmbito federal, poderão adquirir em nome da União os equipamentos, locomotivas, material rodante, peças e demais bens vinculados à prestação desses serviços. (NR)”*

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Pretende a presente proposição que as empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas possam adquirir, em nome da União, os equipamentos, locomotivas, material rodante, peças e demais bens vinculados à prestação desses serviços.

Objetiva-se, com a medida, incentivar o modal ferroviário e a indústria ferroviária, bem como reduzir os custos dos serviços prestados aos usuários.

Ressalte-se que boa parte dos bens vinculados à execução dos serviços de transporte ferroviário de pessoas e cargas acaba por retornar ao patrimônio da União. São os chamados bens reversíveis, que retornam ao poder concedente após o término dos contratos de concessão, quando então são indenizados caso não tenham sido integralmente amortizados.

De se destacar, ademais, que não existe mercado secundário para comercialização de trens usados, diferentemente do que ocorre com ônibus e outros tipos de veículos. Depois de trinta e cinco a quarenta anos de uso, os trens utilizados nos serviços de transporte ferroviário têm de passar por reforma completa ou são simplesmente descartados. Assim, como não serão negociáveis após esse

período, que deverá transcorrer no curso da concessão, nenhum desequilíbrio no mercado haverá de ser criado na hipótese da aquisição desses bens em nome da União.

Em suma, a possibilidade de aquisição desses bens nos termos ora propostos contribuirá para a redução dos custos dos serviços, com reflexos positivos não só para os usuários, como também para o setor produtivo e a sociedade em geral, que poderão se beneficiar dos efeitos em cadeia gerados pela medida.

Os procedimentos necessários à viabilização desses propósitos deverão ser definidos pelo poder concedente, no uso de suas atribuições legais.

É como submetemos a matéria aos ilustres Pares, solicitando-lhes o indispensável apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2014.

Deputado Júlio Lopes

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI Seção de Legislação Citada - SELEC</b></p>
---

**LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001**

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

**CAPÍTULO IV**

**DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES**

.....

## Seção II

### Das Diretrizes Gerais

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - depende de concessão:

- a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;
- b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização: (“Caput” do inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

a) (VETADO)

- b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;
- c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

d) (VETADO)

- e) o transporte aquaviário; (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. (Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

g) (Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

h) (Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)

IV - depende de permissão: (“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros; (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com nova redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007)

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. (Parágrafo com redação dada pela

Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. (Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

## CAPÍTULO V DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. (VETADO)

.....

.....

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe acrescenta o § 5º ao art. 14 da Lei nº 10.233, de 2001, para permitir aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, a aquisição, em nome da União, de equipamentos, locomotivas, material rodante, peças e demais bens vinculados à prestação desses serviços.

Trata-se de medida de estímulo ao desenvolvimento do modo ferroviário, na medida em que se almeja a retomada dos investimentos e a redução dos custos dos serviços por meio da extensão dos efeitos da imunidade recíproca aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário, benefício que protege as pessoas jurídicas de direito público, umas das outras, no que tange à incidência de impostos, o que se justificaria pelo fato dos bens adquiridos serem revertidos para a União ao final do contrato.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

### II - VOTO DO RELATOR

O sistema ferroviário brasileiro foi concedido à iniciativa privada, por meio de concessões, em 1997. Os investimentos privados na recuperação da malha, modernização de locomotivas e vagões, além de novos métodos de gestão, trouxeram resultados positivos para o setor. A consequência foi

o aumento da participação deste modo de transporte na matriz brasileira de transporte de carga, que passou de aproximadamente 15% à época das concessões, para algo em torno de 25% na atualidade.

Porém, apesar dos significativos avanços, o modelo de regulação econômica preconizado nos contratos apresentou pontos falhos, como: não estimular um maior nível de investimentos, não propiciar melhor utilização da malha ferroviária em toda a sua extensão e não permitir maior concorrência entre as concessionárias, principalmente por conta das restrições à utilização de instrumentos como o direito de passagem e o tráfego mútuo.

O projeto de lei ora em apreciação tem por objetivo fomentar os investimentos no modo ferroviário por meio da extensão dos efeitos da imunidade tributária recíproca aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário. Pela proposição, as empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário poderão adquirir, em nome da União, locomotivas, material rodante, peças e outros bens vinculados à prestação do serviço de transporte ferroviário. O benefício se justifica pelo fato de que os bens adquiridos serão revertidos para a União ao final dos contratos de concessão, cabendo indenização do montante não amortizado.

Caso o projeto seja aprovado, cria-se um ambiente favorável à realização de investimentos por parte das concessionárias, os quais devem produzir externalidades positivas às comunidades lindeiras, além dos inquestionáveis benefícios à operação, estes últimos com repercussões esperadas no valor do frete.

No entanto, é necessário aperfeiçoar o projeto para que os objetivos colimados sejam plenamente atingidos. Para tal, proponho duas modificações.

A primeira altera a redação do § 5º, limitando o benefício à aquisição de locomotivas e material rodante. A remissão à expressão “*peças e demais bens vinculados*” torna imprecisa a abrangência do benefício da imunidade recíproca, que poderia, seguramente, ser utilizada inclusive para a aquisição de bens não reversíveis, como o caso dos gastos com superestrutura da via permanente que, por força de contrato, não são considerados investimentos, por se tratar de obrigação da concessionária.

A segunda acrescenta o § 6º ao art. 14, para que o benefício auferido pela concessionária com a imunidade recíproca seja integralmente revertido ao usuário, por meio da revisão da tarifa.

Os contratos de concessão previram tarifas máximas para a

prestação do serviço de transporte ferroviário. Estas foram definidas para cada ferrovia e variam conforme o produto transportado e a distância percorrida. Também foi previsto o reajuste destas tarifas máximas com base em índices de inflação, bem como a possibilidade de revisão, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Estas tarifas foram definidas com base nos custos operacionais da RFFSA e as únicas alterações efetuadas até 2011 foram os reajustes das tarifas com base na inflação, considerando o Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI).

Assim, caso não haja a obrigação legal de transferência do benefício ao usuário, é grande o risco de que o ganho seja apropriado pelo concessionário sem qualquer repercussão para o frete. A revisão do teto tarifário com a incorporação de eventuais benefícios auferidos por força da futura lei caberá à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

O projeto em análise, na medida em que estimula o investimento no modo ferroviário, contribui para a redução dos custos dos serviços prestados ao usuário e para a melhoria do desempenho na operação. Por essa razão, somos, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, pela aprovação do PL nº 7.701, de 2014, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2015.

Deputado PAULO FEIJÓ  
Relator

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.701, DE 2014**

Dispõe sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 14 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido dos §§ 5º e 6º:

"Art. 14.....  
....."

*§ 5º As empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, em âmbito federal, poderão adquirir em nome da União locomotivas e material rodante necessários à prestação desses serviços.*

*§ 6º O benefício a que se refere o parágrafo anterior deverá ser repassado aos usuários, por ocasião da revisão anual da tarifa, na forma estabelecida pela ANTT." (NR)*

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2015.

Deputado PAULO FEIJÓ

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 7.701/2014, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Paulo Feijó.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Vice-Presidente, Baleia Rossi, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Lázaro Botelho, Magda Mofatto, Major Olímpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Martins, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Adail Carneiro, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Aureo, Carlos Henrique Gaguim, Dagoberto, Evandro Roman, Fabio Reis, Fernando Jordão, Jose Stédile, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Leopoldo Meyer, Missionário José Olímpio, Paulo Freire, Ricardo Izar, Samuel Moreira e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 15 de julho de 2015.

Deputado HUGO LEAL

Presidente



## SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Dispõe sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 14 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido dos §§ 5º e 6º:

"Art. 14.....

.....

§ 5º As empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, em âmbito federal, poderão adquirir em nome da União locomotivas e material rodante necessários à prestação desses serviços.

§ 6º O benefício a que se refere o parágrafo anterior deverá ser repassado aos usuários, por ocasião da revisão anual da tarifa, na forma estabelecida pela ANTT." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 15 de julho de 2015.

**Deputado HUGO LEAL**  
**Presidente**

## COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 7.701, de 2014, apresentado pelo Deputado Júlio Lopes, tem por escopo incentivar o desenvolvimento do modal ferroviário e da indústria ferroviária, bem como beneficiar os usuários dos serviços com a redução de tarifas.

Para tanto propõe que as empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, em âmbito federal, possam adquirir, em nome da União, locomotivas, material rodante, peças e demais bens vinculados à prestação dos serviços de transportes ferroviários.

A proposição foi anteriormente apreciada pela Comissão de Viação e Transportes, tendo sido aprovada nos termos do substitutivo que apresentou.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao Projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Apesar do grande potencial brasileiro para exploração do transporte ferroviário, quando se compara com o sistema rodoviário, observa-se que pouco se investiu no setor. A busca para explicação de tal fenômeno remete-nos a meados do século passado, quando as rodovias foram priorizadas por serem mais rápidas de construir, e também por gozar de mais subsídios governamentais, num período em que se pensava desenvolver rapidamente o País, atraindo montadoras internacionais.

A experiência internacional tem mostrado que o transporte ferroviário, mesmo exigindo um investimento inicial mais elevado, é muito mais eficiente para carregar muitas pessoas de uma só vez. Uma única linha de metrô pode transportar mais de 50 mil passageiros por hora, enquanto o seu equivalente rodoviário – o ônibus – responde por apenas onze por cento dessa quantidade. No que diz respeito ao transporte de cargas, da mesma maneira, o transporte ferroviário é muito mais eficiente e menos arriscado.

O trânsito caótico no interior de diversas cidades do Brasil, bem como nas rodovias próximas aos grandes centros urbanos, poderia ser amenizado com um investimento mais generoso no sistema ferroviário.

Segundo o *Boletim Estatístico – CNT – Julho 2015*, a malha ferroviária nacional tem uma extensão de 29.866 km, dos quais, 28.363 km compõem a malha concedida para 11 concessionárias. Portanto, a aprovação desse

benefício para as concessionárias alcançará, praticamente, todo o sistema ferroviário.

A proposição em tela, conforme avaliou a Comissão de Viação e Transportes, apresenta uma solução simples e eficiente para fomentar os investimentos no modal ferroviário “por meio da extensão dos efeitos da imunidade tributária recíproca aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário”, permitindo que as empresas concessionárias dos serviços de transporte ferroviário adquiram, em nome da União, locomotivas e outros bens vinculados à prestação do serviço de transporte ferroviário.

Além de incentivar o desenvolvimento do setor, o benefício deve repercutir diretamente na redução das tarifas do serviço de transportes ferroviários.

A Comissão de Viação e Transporte aprovou a proposição na forma de um substitutivo, contemplando dois importantes aperfeiçoamentos: garantir a redução de tarifas e dar mais objetividade e clareza ao benefício que se quer conceder, suprimindo a expressão “peças e demais bens vinculados”, impedindo que o benefício seja utilizado para a “aquisição de bens não reversíveis, como é o caso dos gastos com superestrutura da via permanente que, por força de contrato, não são considerados investimentos, por se tratar de obrigação da concessionária”.

Em face do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.701, de 2014, nos termos do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 7 de outubro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, nos termos do Substitutivo adotado na Comissão de Viação e Transportes, o Projeto de Lei nº 7.701/2014, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Benjamin Maranhão. A Deputada Gorete Pereira apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wolney Queiroz - Presidente, Orlando Silva, André Figueiredo e Luiz Carlos Busato - Vice-Presidentes, Augusto Coutinho, Benjamin Maranhão, Carlos Eduardo Cadoca, Daniel Almeida, Daniel Vilela, Erika Kokay, Fábio Mitidieri, Flávia Moraes, Gorete Pereira, Nelson Pellegrino, Nivaldo Albuquerque, Roberto de Lucena, Rôney Nemer, Silvio Costa, Vicentinho, Walney Rocha, Ademir Camilo, Alice Portugal e Maria Helena.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2016.

Deputado WOLNEY QUEIROZ  
Presidente

### **VOTO EM SEPARADO DA DEPUTADA GORETE PEREIRA**

O Projeto de Lei nº 7.701, de 2014, que acrescenta o § 5º ao art. 14 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para dispor sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias, visa, aparentemente, estimular o desenvolvimento do modo ferroviário, na medida em que se almeja a retomada dos investimentos e a redução dos custos dos serviços por meio da extensão dos efeitos da **imunidade recíproca** aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário, benefício que protege as pessoas jurídicas de direito público umas das outras no que tange à incidência de impostos, o que se justificaria pelo fato dos bens adquiridos serem revertidos para a União ao final do contrato.

No entanto, há alguns óbices à aprovação do projeto que, no meu entender, deveria ter parecer pela rejeição.

O primeiro me parece incontornável. Trata-se justamente da **transferência da imunidade tributária recíproca**, que tem **natureza subjetiva** e, portanto, **não pode ser estendida à Pessoa Jurídica de Direito Privado**. A imunidade recíproca é aquela que protege as pessoas jurídicas de direito público umas das outras, no que concerne à incidência dos impostos. Por exemplo, a União não pode cobrar impostos dos Estados e Municípios, sendo verdadeira a recíproca, nem os Estados nem os Municípios podem cobrar impostos da União nem uns dos outros.

A imunidade recíproca protege o patrimônio, a renda e os serviços da União, dos Estados e dos Municípios, sendo extensiva às autarquias e às fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, no que concerne ao patrimônio, renda ou serviços vinculados às suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes (art.150, §2º, da C.F.). Mas não se aplica, conforme jurisprudência do Supremo Tribunal Federal – STF – ao patrimônio, à renda e aos serviços relacionados com a exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, ou seja, não se aplica às concessionárias de serviço público.

A segunda questão diz respeito à extensão dos benefícios, sob o argumento de que os bens são reversíveis. Além do contrato de concessão, existe o contrato de arrendamento, associado ao primeiro, onde são definidos os valores a serem pagos pelas concessionárias pela utilização dos ativos cedidos pela União em função da privatização das malhas da RFFSA. Assim, determinados gastos não são considerados investimentos e os bens adquiridos tampouco serão reversíveis. É o caso da compra de equipamentos que serão empregados na superestrutura da via permanente.

Além disso, **difficilmente o benefício tributário auferido seria repassado para o usuário final**. Os contratos de concessão previram tarifas máximas para a prestação do serviço de transporte ferroviário. Estas foram definidas para cada ferrovia e variam conforme o produto transportado e a distância percorrida. Também foi previsto o reajuste destas tarifas máximas com base em índices de inflação, bem como a possibilidade de revisão, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Essas tarifas foram definidas com base nos custos operacionais da RFFSA e as únicas alterações efetuadas até 2011 foram os reajustes das tarifas com base na inflação, considerando o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI).

Por fim, os contratos de concessão preveem que as concessionárias ferroviárias possuem a obrigação de prover todos os recursos e investimentos necessários à exploração da concessão, os quais devem sempre ocorrer por sua conta e risco exclusivos, consoante o estabelecido na Lei nº 8.987, art. 2º, Incisos I e II. Não cabe, portanto, à União figurar nos negócios jurídicos celebrados pelas concessionárias ferroviárias para a aquisição desses ativos. Assim, há incompatibilidade entre o PL nº 7.701, de 2014, e a Lei de Concessões.

Pelas razões expostas, votamos pela **rejeição** do **PL nº 7.701**,  
de 2014.

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2015.

Deputada GORETE PEREIRA

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------