



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. ALEXANDRE GUIMARÃES)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para aprimorar a regulação e a fiscalização do transporte ferroviário de cargas, assegurar oferta mínima de capacidade e transparência pelas concessionárias, definir as competências da ANTT e das Comissões Tripartites e garantir igualdade de acesso à malha ferroviária.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

“Art. 24.

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

.....” (NR)

“Art. 25.

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

XI – desenvolver mecanismos para recepção de reclamações e denúncias de usuários representados por entidades representativas devidamente

maximo.ellas - /tmp/temp-4-hours-expiration-073cc4f4-ea39-4bf2-92db-3da53b4328fb3400543811322221969.tmp





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal ALEXANDRE

Apresentação: 10/07/2025 14:22:56.073 - Mes

PL n.3345/2025

constituídas

sobre os serviços de transporte ferroviário de cargas, bem como dar pronta solução em prazo definido em regulamento;

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

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

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

.....” (NR)

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

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

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

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

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

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

§ 6º A prestação de contas da gestão do serviço de transporte ferroviário

maximo.ellas - /tmp/temp-4-hours-expiration-073cc4f4-ea39-4bf2-92db-3da53b4328fb3400543811322221969.tmp

Câmara dos Deputados | Anexo IV, Gabinete 941 | CEP 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-5941/3941 | dep.alexandre@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal ALEXANDRE

Apresentação: 10/07/2025 14:22:56.073 - Mes

PL n.3345/2025

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

maximo.ellias - /tmp/temp-4-hours-expiration-073cc4f4-ea39-4bf2-92db-3da53b4328fb3400543811322221969.tmp

Câmara dos Deputados | Anexo IV, Gabinete 941 | CEP 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-5941/3941 | dep.alexandreguimaraes@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal ALEXANDRE

Apresentação: 10/07/2025 14:22:56.073 - Mes

PL n.3345/2025

da Comissão Tripartite;

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, (i) para explicitar e reforçar as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no que diz respeito à regulação, fiscalização e transparência dos contratos de concessão ferroviária, bem como (ii) para disciplinar a responsabilidade das concessionárias na prestação de serviço adequado e (iii) para estruturar, em caráter vinculante, as Comissões Tripartites de que trata o parágrafo único do art. 30 da Lei nº 8.987/1995.

Atualmente, o transporte ferroviário nacional é regido pela Lei nº 10.233/2001, que criou a ANTT e lhe conferiu a missão de equilibrar, de forma técnica e isenta, os interesses do poder concedente, das empresas concessionárias e dos usuários. Não obstante a isso, o setor regulado ferroviário tem se queixado frequentemente, e com razão, da ausência de parâmetros objetivos para aferir a oferta de capacidade, da assimetria de informações entre regulador e concessionárias e da incipiente participação dos usuários nos processos de fiscalização, o que acaba por comprometer a eficiência logística e a concorrência no setor.

Para disciplinar a participação do usuário na fiscalização dos serviços ferroviários, a ANTT editou a Resolução nº 5.938/2021, que regulamentou as Comissões Tripartites (formada pelo poder concedente, pela concessionária e pelos usuários). A norma sobreveio apenas 26 anos depois da

maximo.eliass - /tmp/temp-4-hours-expiration-073cc4f4-ea39-4bf2-92db-3da53b4328fb340054381132221969.tmp

Câmara dos Deputados | Anexo IV, Gabinete 941 | CEP 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-5941/3941 | dep.alexandre@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259627053800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Guimarães





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal ALEXANDRE

Apresentação: 10/07/2025 14:22:56.073 - Mes

PL n.3345/2025

publicação da Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995), que determinou a criação dessas comissões no seu art. 20, parágrafo único. Todavia, o ato normativo, de caráter infralegal, atribui às Comissões funções meramente consultivas, sem lhes conferir poderes efetivos de monitoramento nem garantir acesso tempestivo às informações operacionais essenciais à verificação do “serviço adequado” exigido pelo art. 6º, § 1º, da Lei das Concessões. Na prática, a participação dos usuários nestas comissões é muito tímida e incapaz de conferir a necessária transparência do serviço prestado.

O resultado é um quadro de baixa participação do modal ferroviário na matriz logística brasileira: embora o país disponha de aproximadamente 30,6 mil km de trilhos, apenas metade dessa extensão opera plenamente, ao passo que 14% apresentam utilização mínima e 37% encontram-se inativos.¹ Em 2024, as ferrovias movimentaram 150 milhões de toneladas úteis (TU) de carga geral e 540 milhões de TU no total², número expressivo, mas ainda distante do potencial requerido para dar vazão à produção nacional – apenas 1/5 do transporte de cargas no Brasil, atualmente, é realizado via ferrovias. Há ociosidade de ao menos metade da malha ferroviária no país.

Nesse contexto, e a título de exemplo, o agronegócio, setor responsável por sucessivos superávits na balança comercial brasileira, alcançou safra recorde estimada em 332,9 milhões de toneladas de grãos na temporada 2024/25, puxada por soja, milho e arroz.³ Contudo, grande parte desse volume continua a escoar por rodovias, onerando o produtor com custos logísticos elevados, aumentando a emissão de CO₂ e pressionando a malha viária.

O contraste torna-se ainda mais agudo quando se observa a alocação de capacidade ferroviária entre os distintos segmentos econômicos. Em 2024, o minério de ferro representou 66,67% de todo o frete ferroviário, ao passo que a carga agropecuária respondeu por apenas 26,16%.⁴

Essa assimetria decorre, em grande medida, da integração vertical entre a infraestrutura de transporte ferroviário e empresas mineradoras, que muitas vezes são elas próprias as detentoras das concessões de ferrovias⁵, circunstância que lhes permite priorizar a circulação de sua própria produção em detrimento de outros demandantes.

A concentração do tráfego em favor do setor mineral gera barreiras de entrada e configura, em última instância, prática de concorrência desleal, já que os contratos de concessão – embora outorguem monopólio natural – sujeitam-se ao princípio da isonomia de acesso, nos termos do art. 175 da Constituição, e à obrigação de exploração eficiente do bem público.

O presente projeto, portanto, estabelece mecanismos concretos para mitigar esses desequilíbrios ao impor metas mínimas de oferta (90% da capacidade teórica) e ao prever sanções objetivas para a

¹ Valor Econômico. **Setores público e privado se movimentam por ferrovias**. Publicado por Dauro Veras em 14 nov. 2024. Disponível em: <https://encurtador.com.br/1KoB7>. Acesso em: 9 jul. 2025.

² Agência Gov. **Transporte de carga geral por estradas de ferro no Brasil bate recorde em 2024**. Publicado em 6 mar. 2025. Disponível em: <https://encurtador.com.br/wLXOm>. Acesso em: 9 jul. 2025.

³ Agência Gov. **Conab: com mais produtividade, safra de grãos 24/25 projeta recorde de 332,9 milhões de toneladas**. Publicado em 15 maio 2025. Disponível em: <https://encurtador.com.br/9fqKE>. Acesso em: 8 jul. 2025.

⁴ Valor Econômico. **Contêiner é carga que mais cresce em ferrovias, mas ainda é 1% do total**. Publicado por Thaís Hirata em 12 jan. 2025. Disponível em: <https://encurtador.com.br/8feKD>. Acesso em: 8 jul. 2025.

⁵ Diário de Minas. **Modal ferroviário, uma opção para o Brasil**. Publicado por Enio Fonseca em 6 maio 2025. Disponível em: <https://encurtador.com.br/4pcPL>. Acesso em: 8 jul. 2025.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal ALEXANDRE

subutilização ou para a recusa injustificada de direito de passagem.

Assim, o art. 2º do projeto altera os artigos 24 e 25 da Lei nº 10.233/2001, introduzindo:

- a) dever de transparência ativa por parte da ANTT (art. 24, XX);
- b) atribuições de mitigação de monopólio, recepção de denúncias e garantia de oferta de capacidade (art. 25, X a XIV);
- c) obrigação de as concessionárias demonstrarem a prestação de serviço adequado, com o dever de informar a sua oferta de capacidade, sob pena de multa (art. 25-A); e
- d) maior participação das Comissões Tripartites, integradas pelos usuários, na fiscalização periódica do serviço de transporte ferroviário, com definição expressa no texto legal das suas competências fiscalizatórias (artigos 25-B e 25-C).

O art. 3º do projeto fixa prazo de até 180 dias para que a ANTT regule os dispositivos inseridos na Lei nº 10.233/2001 (artigos 25, XI e XIV, 25-A e 25-B), garantindo tempestividade e efetividade à norma.

O art. 4º do projeto estabelece, por sua vez, a entrada em vigor da lei na data de sua publicação, conferindo aplicabilidade imediata às novas atribuições da Agência e aos direitos dos usuários.

Por fim, cumpre destacar que a proposição dispensa a apresentação de estimativa de impacto orçamentário-financeiro (art. 113, ADCT) e de indicação de fonte de compensação (artigos 14 e 16, Lcp nº 101/2000), por não acarretar aumento de despesa nem renúncia de receita. As medidas previstas concentram-se na redefinição de competências regulatórias, no aprimoramento de instrumentos de transparência e no reforço de obrigações já existentes nos contratos de concessão, de modo que a sua implementação se dará com recursos ordinários da ANTT ou dos próprios concessionários, sem onerar o erário.

Não se ignora que o texto deste projeto de lei é idêntico àquele veiculado no PL 4158/2024, de autoria do Senador Weverton, e que tramita atualmente no Senado Federal. Todavia, intencionamos apresentar este debate – que a nós parece relevante e urgente – também aos nobres pares na Câmara dos Deputados de forma concomitante à tramitação daquela proposição, com o fim de ampliar as frentes de discussão sobre a necessidade de se democratizar o acesso ao modal ferroviário para o escoamento de cargas, o que incrementará, no médio e longo prazo, a competitividade do Brasil no comércio internacional.

Com essas razões, contamos com o apoio dos colegas deputados ao presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de julho de 2024.

Deputado ALEXANDRE GUIMARÃES



maximo.eliass - /tmp/temp-4-hours-expiration-073cc4f4-ea39-4bf2-92db-3da53b4328fb3400543811322221969.tmp

Câmara dos Deputados | Anexo IV, Gabinete 941 | CEP 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-5941/3941 | dep.alexandreguimaraes@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259627053800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Guimarães

Apresentação: 10/07/2025 14:22:56.073 - Mes

PL n.3345/2025



* C D 2 5 9 6 2 7 0 5 3 8 0 0 *