

Resumo Executivo - [PLS nº 261 de 2018](#)

Autor: Senador José Serra (PSDB/SP)

Apresentação: 25/05/2018

Ementa: Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.

Orientação da FPA: Favorável, com ressalvas

Principais pontos

- O PLS 261 cria o instituto da autorização na outorga de ferrovias, trazendo ritos mais simplificados para investidores interessados em participar do esforço de ampliação e modernização da malha ferroviária, e tem o apoio de todos os segmentos que dependem destes investimentos para construir uma logística competitiva e sustentável para o setor produtivo do país.
- É importante para o sucesso deste modelo, que os investidores contem com mecanismos que mitiguem os riscos do investimento e operem com liberdade econômica para buscar o retorno de seu capital, mas não seria adequado que estes mecanismos venham a comprometer o esforço para criar um ambiente de negócios equilibrado, no qual usuários e prestadores de serviço negociem contratos de transportes em condições competitivas.
- Desta forma, é necessário que a liberdade tarifária e as restrições de acesso às ferrovias sejam restritas aos casos especiais, como a construção de novos trechos ferroviários em regiões desassistidas e corredores ferroviários alternativos aos corredores existentes, ambos criados sem a utilização de recursos públicos.
- Portanto, não se justifica permitir que a malha ferroviária pública existente e as suas expansões projetadas, onde os investimentos principais já foram realizados, adotem a mesma regulamentação que os projetos “green fields”, nos quais os riscos e o retorno ao investimento demandam regras específicas.
- Dessa forma, sugerimos as seguintes propostas de aperfeiçoamento do projeto em aspectos que podem inviabilizar, sem necessidade, a desejável competição na prestação dos serviços de transporte ferroviário de cargas.
- Em função das propostas, impõe-se a adequação futura do projeto no que se refere à regulamentação das operações relativas ao Operador de Infraestrutura Ferroviária e ao Operador Ferroviário Independente, originalmente omitida no substitutivo do relator, embora este já contemple a operação de transporte ferroviário desvinculado da infraestrutura ferroviária.

Sugestões de aperfeiçoamento

Concessão horizontal com infraestrutura separada do transporte ferroviário e operação de transporte ferroviário desvinculada da infraestrutura ferroviária

- Inserir a previsão de concessão dissociada da gestão de infraestrutura ferroviária e da operação do transporte ferroviário em novo inciso:

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

(...)

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

(...)

X - operadora ferroviária: pessoa jurídica responsável pela gestão da ferrovia e pela operação do transporte ferroviário;

- **Novos incisos:**
- **Novo inciso 1:** “operadora de infraestrutura ferroviária: pessoa jurídica responsável pela gestão da infraestrutura ferroviária.”
- **Justificativa para Novo Inciso 1:**
 - O modelo de concessão horizontal com infraestrutura separada do transporte ferroviário é utilizado em vários países e oferece como vantagem mais competitividade na prestação de serviços de transporte ferroviário.
 - É importante manter na lei a possibilidade de, no futuro, ou em casos específicos, se fazer concessão por outro modelo.
- **Novo inciso 2:** “operador ferroviário independente: pessoa jurídica responsável pelo transporte ferroviário desvinculado da gestão da infraestrutura ferroviária
- **Justificativa para o Novo Inciso 2:**
 - Trata de sanar uma omissão, já que a previsão de operação de transporte ferroviário desvinculada da infraestrutura, embora previsto no Art. 6, inciso II, letra “a”, não está definido no artigo 3.

Concessão horizontal com infraestrutura separada do transporte ferroviário e operação de transporte ferroviário desvinculada da infraestrutura ferroviária

- Inserir artigo na Seção I, Capítulo VI, relativo à regulamentação das operações do Operador de Infraestrutura Ferroviária e do Operador Ferroviário Independente:

- **Novo artigo:** “A ANTT regulamentará as operações do Operador de Infraestrutura Ferroviária e do Operador Ferroviário Independente.”
- **Justificativa:** Tendo em vista a complexidade e inovação dessas pessoas jurídicas, sua regulamentação será remetida para responsabilidade da ANTT, que fará as devidas consultas públicas para sua perfeita adequação às condições dos diversos atores participantes dessas atividades e ao marco regulatório do transporte ferroviário de cargas.

Concessão horizontal com infraestrutura separada do transporte ferroviário no regime privado

- Inserir a previsão de concessão dissociada da gestão de infraestrutura ferroviário Capítulo V - DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO, Seção I - DA AUTORIZAÇÃO:

~~Art. 14. A autorização para exploração de ferrovias, por operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público, deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado.~~

- **Nova redação do Art. 14:** A autorização para exploração de ferrovias, por operadora ferroviária ou operadora de infraestrutura ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público, deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado.
- **Justificativa:**
 - O modelo de concessão horizontal com infraestrutura separada do transporte ferroviário é utilizado em vários países e oferece como vantagem mais competitividade na prestação de serviços de transporte ferroviário.
 - É importante manter na lei a possibilidade de, no futuro, ou em casos específicos, se fazer concessão por outro modelo, inclusive no regime privado de autorização.

Operador Ferroviário Independente (OFI) e Gestor Ferroviário Independente (GFI)

- Excluir os incisos II, III e VII do artigo 68 que revogam os dispositivos da Lei 10.233/2001, que criam as figuras do Operador Ferroviário Independente (OFI) e o Gestor de Infraestrutura Ferroviária (GIF).

Art. 68. Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001:

(...)

- a alínea “d” do inciso V do art. 13;

- o parágrafo único do 13;

(...)

VII— a alínea “i” do inciso III do art. 14.

• Justificativa:

- Estas revogações se referem aos dispositivos da Lei 10.233/2001, que criam as figuras do Operador Ferroviário Independente (OFI) e o Gestor de Infraestrutura Ferroviária (GIF), instrumentos importantes de modelagem quando se deseja criar um ambiente competitivo na prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas. Não se justifica cercear as possibilidades de modelagem na outorga de ferrovias.

Regulamentação de autorizações que recebem recursos públicos

- Incluir no caput do Art. 16 a figura da operadora de infraestrutura ferroviária e incluir parágrafo único para regulamentar autorizações especiais que recebem recursos públicos.
 - **Art. 16.** Para constituir infraestrutura ferroviária a ser operada sob regime privado, o poder público pode alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária **ou à operadora de infraestrutura ferroviária autorizatárias** bens móveis e imóveis de sua propriedade, conforme a regulamentação.
 - **Novo Parágrafo:** Parágrafo único - Nos casos previstos no caput e quando a infraestrutura ferroviária estiver conectada à infraestrutura pública outorgada por concessão ou permissão, o autorizatário deve obedecer a mesma regulamentação aplicada às concessões e permissões públicas.
- Justificativa:
 - Inclui a previsão de autorizações só para gestão da infraestrutura ferroviária e abre a possibilidade de passar ferrovias públicas concedidas para o regime de autorização,, garantindo condições competitivas para usuários quando esses trechos receberem recursos públicos ou estiverem conectados ao sistema ferroviário nacional.

Compartilhamento de Infraestrutura Ferroviária

- Dar nova redação ao § 2º do artigo 36 para garantir o compartilhamento da infraestrutura ferroviária.

Art. 36. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve ocorrer na forma da regulamentação, do acordo comercial entre os interessados e das melhores práticas do setor ferroviário.

(...)

2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, o acordo comercial deve atender à garantia de capacidade de transporte a terceiros, definida em contrato.

- **Nova redação:** §2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, ou em regime privado, ou quando envolver utilização de infraestrutura pública ou se conectar a

infraestrutura pública, o acordo comercial deve atender à garantia de capacidade de transporte.

- Justificativa:
 - As condições estabelecidas na redação implicam garantir competitividade para os usuários de serviços.

Teto tarifário de autorizações que recebem recursos públicos

- Dar nova redação ao § 2º do artigo 8º.

Art. 8º O transporte ferroviário em regime privado é exercido mediante outorga de autorização.

(...)

2º Ao transporte ferroviário em regime privado, é garantida a liberdade de preços.

- **Nova redação:** § 2º Ao transporte ferroviário em regime privado, é garantida a liberdade de preços, exceto quando utilizar infraestrutura pública ou se conectar a infraestrutura pública outorgada por concessão ou permissão.
- Justificativa:
 - As condições estabelecidas na redação implicam garantir competitividade para os usuários de serviços quando os trechos receberem recursos públicos ou estiverem conectados ao sistema ferroviário nacional.