

AGENDA LEGISLATIVA



ÍNDICE

03	Informações Corporativas	25	PL 1582/2019
04	Mapa Ferroviário	26	PLP 84/2023
05	Palavra do Presidente	27	PL 5242/2020
06	Lista de Siglas	28	PL 4499/2024
10	Tipos de Proposições	29	PEC 1/2021
12	PL4872/2024	30	PL 3928/2012
13	PL 4158/2024	32	VETO 9/2024
14	PLP 108/2024		
15	PL 4042/2020		
16	PL 2159/2021		
17	PL 4601/2024		
19	PL 1066/2023		
20	PL 527/2024		
21	PL 3364/2021		
22	PL 7063/2017		
23	PL 4359/2021		
24	PL 4965/2024		

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – ANTF

Informações Corporativas

DIRETORIA

Davi Barreto - Diretor-Presidente

Ellen Martins - Diretora de Governança e Sustentabilidade

Paulo Oliveira - Diretor de Dados e Autorregulação

Yuri Pontual - Diretor Jurídico e Regulatório

EQUIPE

Heider Gomes - Gerente Técnico

Mauro Uchôa - Gerente de Governança e Financeiro

Ronaldo Melo - Analista de Relações Governamentais e Institucionais

Júlia Américo - Assistente de Relações Governamentais e Institucionais

Mariana Zenni - Analista de Governança e Comunicação

Isabelle Campelo - Advogada

Rafael Matos - Analista de Dados

Daiana Lima - Secretária

Maria Rosália - Auxiliar de Serviços Gerais

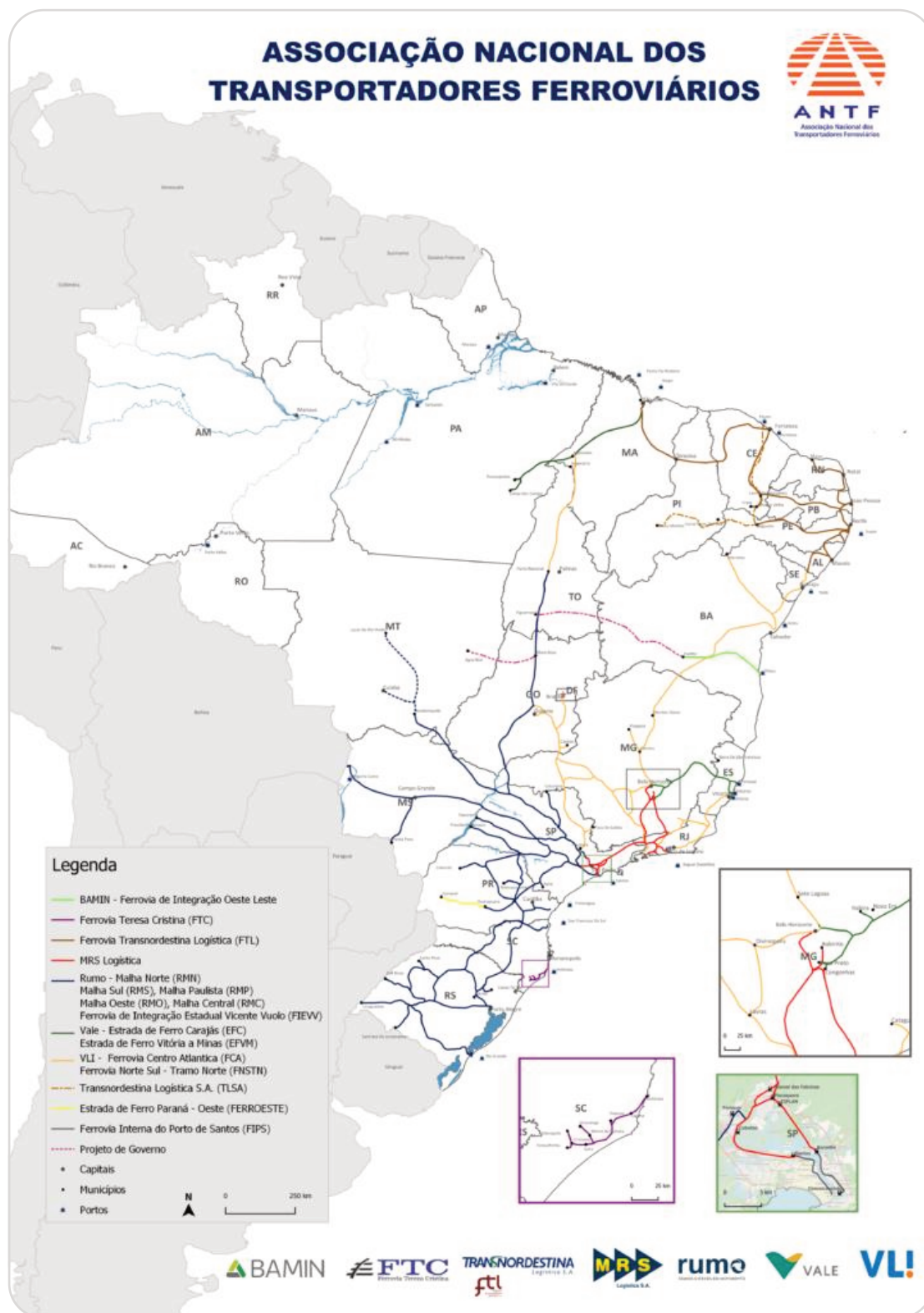
SEDE EM BRASÍLIA

Setor de Autarquias Sul
Quadra 01 - Bloco J
Ed. Clésio Andrade (CNT) -
Torre A - Sala 605
CEP 70070-010 - BRASÍLIA/
DF

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Pedro Pio Costa

MAPA FERROVIÁRIO



PALAVRA DO PRESIDENTE



Davi Barreto

Diretor-presidente da ANTF

É com grande satisfação que a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) apresenta a Agenda Legislativa 2025. Esta publicação reúne as principais pautas legislativas de interesse do setor ferroviário, refletindo o compromisso contínuo da ANTF com o desenvolvimento da infraestrutura de transporte sobre trilhos no Brasil.

O setor ferroviário vive um momento estratégico, com

desafios importantes e oportunidades inéditas para a ampliação de investimentos, modernização regulatória e fortalecimento da segurança jurídica.

Nesse contexto, a Agenda Legislativa reafirma o posicionamento da ANTF em relação às reformas necessárias para garantir previsibilidade, estabilidade e competitividade ao ambiente de negócios.

As associadas da ANTF desempenham papel fundamental na logística nacional, promovendo ganhos em eficiência, sustentabilidade e integração regional. Por meio desta agenda, buscamos intensificar o diálogo com os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, contribuindo para a construção de políticas públicas que viabilizem o crescimento sustentável do setor.

Acreditamos que o fortalecimento das ferrovias é essencial para o futuro da infraestrutura brasileira, e a ANTF continuará atuando de forma propositiva e colaborativa na construção de soluções que impulsionem o transporte ferroviário em benefício do país.

LISTA DE SIGLAS

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

CÂMARA DOS DEPUTADOS: 30 COMISSÕES PERMANENTES

CASP	Comissão de Administração e Serviço Público
CAPADR	Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural
CCTI	Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação
CPOVOS	Comissão da Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais
CCOM	Comissão de Comunicação
CCJC	Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
CCCULT	Comissão de Cultura
CDC	Comissão de Defesa do Consumidor
CMULHER	Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher
CIDOSO	Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoa Idosa
CPD	Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência
CDE	Comissão de Desenvolvimento Econômico
CDU	Comissão de Desenvolvimento Urbano
CDHMIR	Comissão de Direitos Humanos, Minorias e Igualdade Racial
CE	Comissão de Educação e Cultura
CESPO	Comissão do Esporte

LISTA DE SIGLAS

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

CÂMARA DOS DEPUTADOS: 30 COMISSÕES PERMANENTES

CFT	Comissão de Finanças e Tributação
CICS	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços
CINDRE	Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional
CLP	Comissão de Legislação Participativa
CMADS	Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
CME	Comissão de Minas e Energia
CPASF	Comissão de Previdência, Assistência Social, Infância, Adolescência e Família
CREDN	Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional
CSAUDE	Comissão de Saúde
CSPCCO	Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado
CTRAB	Comissão de Trabalho
CTUR	Comissão de Turismo
CVT	Comissão de Viação e Transportes

LISTA DE SIGLAS

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

SENADO FEDERAL: 17 COMISSÕES PERMANENTES

CAE	Comissão de Assuntos Econômicos
CAS	Comissão de Assuntos Sociais
CCDD	Comissão de Comunicação e Direito Digital
CCJ	Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania
CCT	Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática
CDD	Comissão de Defesa da Democracia
CDH	Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa
CDIR	Comissão Diretora do Senado Federal
CDR	Comissão de Desenvolvimento Regional
CE	Comissão de Educação e Cultura
CESP	Comissão de Esporte
CI	Comissão de Serviços de Infraestrutura
CMA	Comissão de Meio Ambiente
CRA	Comissão de Agricultura e Reforma Agrária
CRE	Comissão Relações Exteriores e Defesa Nacional
CSP	Comissão de Segurança Pública
CTFC	Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor

LISTA DE SIGLAS

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas

CONGRESSO NACIONAL: 5 COMISSÕES MISTAS PERMANENTES

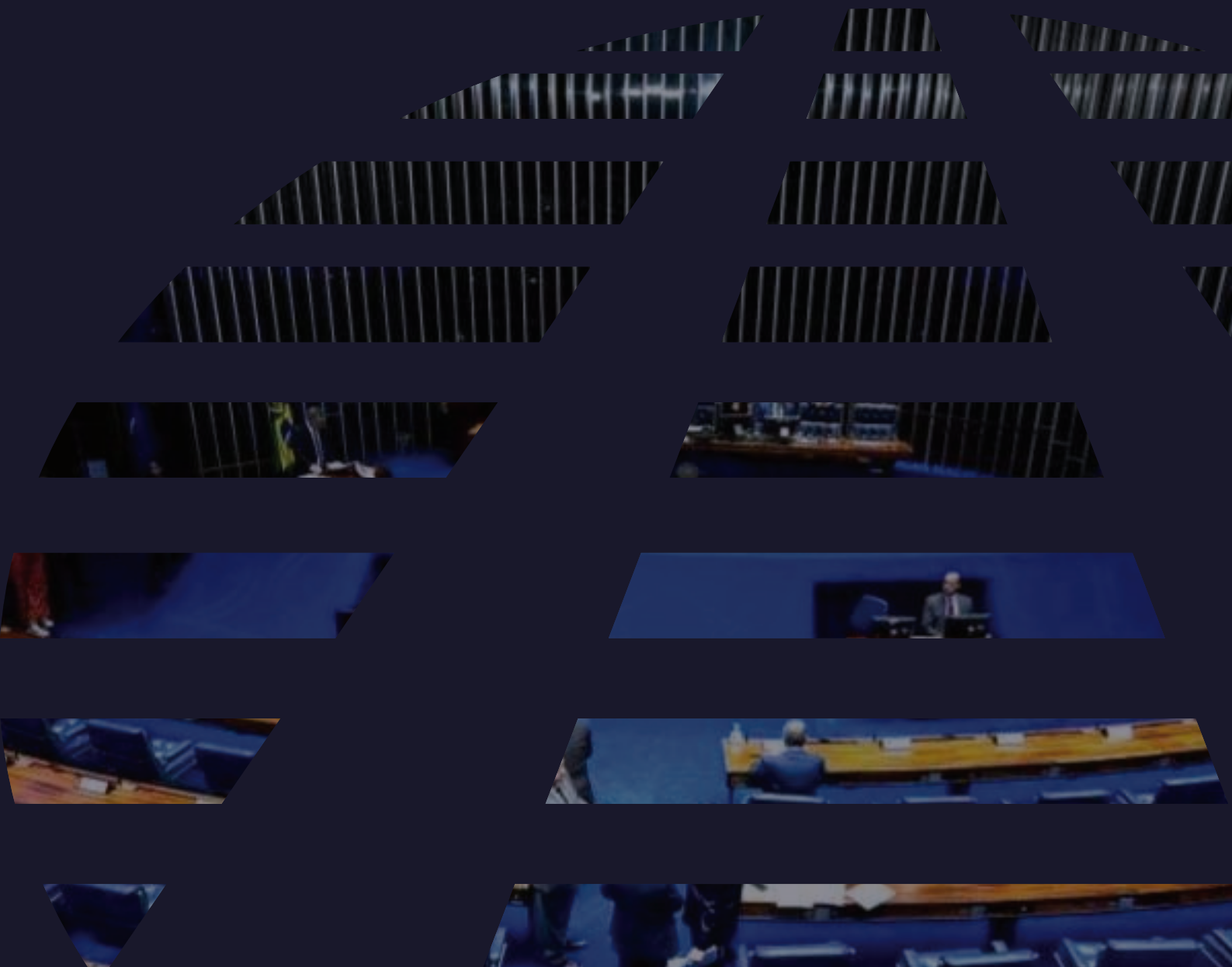
CCAI	Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência
CMCVM	Comissão Permanente Mista de Combate à Violência contra a Mulher
CMMC	Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas
CMMIR	Comissão Mista Permanente sobre Migrações Internacionais e Refugiados
CMO	Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

TIPOS DE PROPOSIÇÕES

PEC	Proposta de Emenda à Constituição
PLP	Projeto de Lei Complementar
PL	Projeto de Lei
PLS	Projeto de Lei do Senado
PLC	Projeto de Lei da Câmara dos Deputados
PLN	Projeto de Lei – Congresso Nacional
MPV	Medida Provisória
PLV	Projeto de Lei de Conversão
PDL	Projeto de Decreto Legislativo
PFC	Proposta de Fiscalização e Controle
PRC	Projeto de Resolução
REC	Recurso
REQ	Requerimento
RIC	Requerimento de Informação
MSC	Mensagem
INC	Indicação
SUG	Sugestão
DTQ	Destaque
VET	Veto
VTs	Voto em Separado

SENADO FEDERAL

Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários



PL 4872/2024

Furto e roubo de cargas

Autor:

Deputado Sandro Alex (PSD/PR)

Ementa:

Altera o Código Penal para aumentar as penas de furto, roubo e receptação de fios, cabos ou equipamentos utilizados na transmissão de energia elétrica, telefonia ou dados; e para aumentar as penas de interrupção ou perturbação de serviços de comunicação ou de utilidade pública. Altera a Lei de Lavagem de Dinheiro para aumentar as penas dos crimes previstos no art. 1º; e a Lei Geral de Telecomunicações para estabelecer sanções às empresas de telecomunicações que utilizarem materiais provenientes de crimes.

Tramitação:

CCJ, Plenário

Situação Atual

Aguardando deliberação da matéria na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ)

Posição

Aprovação do PL 4872/2024

Posicionamento



A ANTF apoia o PL 760/2024, que propõe o aumento das penas para os crimes de furto, roubo e receptação de cargas transportadas por ferrovias. A iniciativa legislativa é fundamental para fortalecer a proteção da infraestrutura ferroviária e garantir maior segurança ao transporte de cargas no Brasil.

A crescente incidência de furtos e atos de vandalismo compromete a operação ferroviária e impacta negativamente a logística nacional. A inclusão de penas mais severas para essas práticas ilícitas tem um efeito dissuasório essencial para a preservação do setor.

O texto do projeto foi ajustado na Câmara para incluir a tipificação específica do crime de receptação de produtos oriundos de furtos e roubos no transporte ferroviário e metroviário, ampliando a eficácia da legislação no combate a essas práticas criminosas.

Defendemos a aprovação da matéria, bem como de outras proposições legislativas que tratam do tema, como o PL 4104/2024, de autoria do Senador Jayme Campos (UNIÃO/MT), e o PL 3780/2023, de autoria do Deputado Federal Kim Katagiri (UNIÃO/SP). Essas iniciativas são essenciais para garantir maior segurança jurídica e operacional ao transporte ferroviário no Brasil.

PL 4158/2024

Prestação de serviços e comissões tripartites

Autor:

Senador Weverton (PDT/MA)

Ementa:

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

Tramitação:

CCJ, CI

Situação Atual

Aguardando designação de Relator na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ)

Posição

Rejeição ou aprovação do PL 4630/2023, com ajustes.

Posicionamento



O PL 4158/2024, de autoria do Senador Weverton (PDT/MA), propõe alterações na Lei nº 10.233/2001 para redefinir atribuições da ANTT no transporte ferroviário, estabelecer novas responsabilidades às concessionárias e reestruturar o funcionamento das Comissões Tripartites de Ferrovias.

A proposta traz impactos regulatórios relevantes e gera insegurança jurídica ao setor ferroviário, uma vez que cria obrigações de aumento da oferta de transporte em trechos em que não há demanda firme e limita o transporte de carga própria. Tais alterações geram ineficiências logísticas e resultarão no aumento do frete ferroviário, podendo impactar a viabilidade operacional das concessionárias.

O Ministério dos Transportes, em sua análise técnica sobre o projeto, destacou que a legislação atual já prevê mecanismos adequados para garantir a transparência, fiscalização e prestação de serviços no setor ferroviário e que novas exigências poderiam levar à sobreposição regulatória e dificuldades operacionais.

Além disso, há preocupações sobre a constitucionalidade do PL, pois algumas de suas disposições interferem em competências privativas do Poder Executivo, conforme apontado pela ANTT em seu parecer técnico, afirmando que a criação de novas atribuições para a ANTT, por meio de iniciativa parlamentar, pode ferir os artigos 61 e 84 da Constituição Federal, que reservam ao Chefe do Executivo a prerrogativa de organizar e estruturar órgãos da administração pública.

Dessa forma, a ANTF defende a rejeição do PL 4158/2024, ou sua aprovação, com ajustes, garantindo a promoção de um ambiente regulatório estável, com segurança jurídica e previsibilidade para o setor ferroviário de cargas.

PLP 108/2024

Comitê gestor do IBS

Autor:

Poder Executivo

Ementa:

Institui o Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CG-IBS); dispõe sobre o processo administrativo tributário relativo ao lançamento de ofício do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).

Tramitação:

CCJ, Plenário

Situação Atual

Aguardando parecer do Relator na CCJ.

Posição

Aprovação do PLP 108/2024, com ajustes.

Posicionamento



A ANTF se posiciona favorável ao PLP 108/2024, que institui o Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CG-IBS) e dispõe sobre o processo administrativo tributário relativo ao lançamento de ofício do IBS. No entanto, defende ajustes para garantir maior previsibilidade regulatória, segurança jurídica e eficiência operacional, especialmente no que tange ao aproveitamento e compensação dos créditos tributários acumulados pelas concessionárias ferroviárias.

A ANTF destaca que a regulamentação do Comitê Gestor do IBS deve assegurar um procedimento uniforme para a compensação dos saldos credores de ICMS, evitando que contribuintes enfrentem dificuldades na homologação e liberação dos valores pelos entes federativos. Para isso, apoia a centralização da regulamentação no CG-IBS, garantindo tratamento isonômico e previsível para os contribuintes, conforme previsto na Emenda Constitucional 132/2023.

Além disso, a entidade defende ajustes nos prazos para homologação e utilização dos créditos tributários, uma vez que o texto original do PLP 108/2024 impõe restrições indevidas. A ANTF apoia a supressão de limitações que condicionam o aproveitamento de créditos tacitamente homologados apenas a partir de 2038, pois essa restrição prejudica a previsibilidade financeira do setor e desincentiva investimentos.

A possibilidade de transferência dos saldos credores para terceiros também deve ser aprimorada, garantindo que contribuintes possam utilizar seus créditos sem depender exclusivamente da homologação dos Estados, que, historicamente, tem sido morosa e incerta.

Diante do exposto, a ANTF recomenda ajustes ao texto do PLP 108/2024 para garantir um sistema de compensação e transferência de créditos mais célere, previsível e alinhado às necessidades do setor ferroviário.

PL 4042/2020

Redução de faixa não edificável

Autor:

Senador Rodrigo Cunha (PSDB/AL)

Ementa:

Estabelece o mínimo de 15 metros para a faixa não edificável ao longo das faixas de domínio público de ferrovias, possibilitando, mediante lei municipal ou distrital de planejamento territorial, a sua redução para até 5 metros de cada lado ou, nos casos que especifica, a sua desconsideração.

Tramitação:

CI, CDR

Situação Atual

Aguardando a designação de relatoria na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR)

Posição

Rejeição do PL 4042/2020

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao PL 4042/2020, de autoria do Senador Rodrigo Cunha (PODEMOS/AL), que propõe a redução da faixa não edificável ao longo das ferrovias de 15 metros para 5 metros e a utilização da faixa de domínio e da área não edificável para fins urbanos em casos de inatividade ferroviária.

A atual legislação estabelece uma faixa de 15 metros para garantir segurança operacional e proteção das comunidades vizinhas. A redução dessa distância aumenta os riscos de acidentes e compromete a segurança da operação ferroviária, especialmente em casos de descarrilamento ou emergência.

Além disso, a utilização de faixas ferroviárias inativas para fins urbanos afronta a legislação vigente, que determina que a gestão dessas áreas compete ao Poder Executivo Federal e à ANTT. O processo de devolução de trechos ferroviários já possui regras estabelecidas e deve seguir critérios técnicos e regulatórios.

A ANTF defende a manutenção da faixa não edificável de 15 metros e reforça que qualquer alteração deve priorizar a segurança, a eficiência operacional e a preservação da infraestrutura ferroviária. Por isso, recomenda a rejeição do PL 4042/2020.

PL 2159/2021

Licenciamento ambiental

Autor:

Deputado Luciano Zica (PT/SP) e outros.

Ementa:

Estabelece normas gerais para o licenciamento de atividade ou de empreendimento utilizador de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidor ou capaz de causar degradação do meio ambiente.

Tramitação:

CMA, CRA (simultaneamente)

Situação Atual

Pronto para pauta na Comissão de Meio Ambiente (CMA). E aguarda parecer da relatora na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA).

Posição

Aprovação do PL 2159/2021

Posicionamento



A ANTF apoia a aprovação do texto da Câmara dos Deputados para o PL 2159/2021, que estabelece normas gerais para o licenciamento ambiental no Brasil. O projeto moderniza a legislação, proporcionando maior segurança jurídica e previsibilidade para empreendimentos essenciais, como o setor ferroviário.

O atual modelo de licenciamento ambiental gera incertezas, morosidade e entraves burocráticos, impactando negativamente a expansão e a modernização da infraestrutura ferroviária. O texto aprovado na Câmara simplifica e padroniza procedimentos, garantindo um processo mais ágil, transparente e eficiente, sem comprometer a proteção ambiental.

A ANTF destaca que o aprimoramento do licenciamento ambiental é fundamental para viabilizar novos investimentos no setor ferroviário, ampliar a malha ferroviária e reduzir os custos logísticos do país. A previsibilidade e a eficiência no processo garantem a sustentabilidade e o crescimento do modal ferroviário, promovendo um desenvolvimento equilibrado e responsável.

Diante disso, a ANTF defende a aprovação integral do texto da Câmara dos Deputados, assegurando um licenciamento ambiental moderno, eficiente e alinhado às necessidades do setor ferroviário e da infraestrutura nacional.

PL 4601/2024

Licenciamento ambiental em ferrovias

Autor:

Senador Zequinha Marinho
(Podemos/PA)

Ementa:

Altera a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273, de 2021) para regular a extinção de concessões e autorizações ferroviárias que não foram implementadas por causa de atrasos em licenciamentos ambientais.

Tramitação:

CMA, CI

Situação Atual

Aguardando a designação de relatoria na Comissão de Meio Ambiente (CMA)

Posição

Aprovação do PL 4601/2024

Posicionamento



A ANTF apoia a aprovação do PL 4601/2024, de autoria do Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA), que altera a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021) para disciplinar a extinção de concessões e autorizações ferroviárias não implantadas devido a atrasos no licenciamento ambiental.

O setor ferroviário enfrenta grandes desafios com a morosidade dos processos de licenciamento ambiental, que, em muitos casos, ultrapassam os prazos estipulados na legislação atual. Atualmente, cerca de 73% das autorizações ferroviárias contratadas são impactadas por atrasos no licenciamento, muitas vezes decorrentes de fatores externos ao controle dos investidores, como greves e decisões judiciais.

A proposta é essencial para assegurar segurança jurídica e previsibilidade aos investidores e impedir que sejam penalizados por entraves burocráticos. A ampliação dos prazos para sete anos para a licença prévia, dez anos para a licença de instalação e quinze anos para a licença de operação, além da possibilidade de suspensão dos prazos devido à morosidade da Administração Pública, é fundamental para garantir o avanço dos projetos ferroviários no Brasil.

Com o Novo PAC prevendo R\$ 1,4 trilhão em investimentos até 2026 e milhares de novas obras a serem licenciadas, a adequação dos prazos evita que concessões e autorizações ferroviárias sejam inviabilizadas por um problema estrutural do sistema de licenciamento ambiental.

Diante disso, a ANTF defende a aprovação do PL 4601/2024, garantindo a continuidade dos investimentos no setor ferroviário e a expansão sustentável da infraestrutura nacional.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários



PL 1066/2023

Cancelas automáticas e redução de velocidade

Autor:

Deputado Beto Preto (PSD/PR)

Ementa:

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias, para estabelecer a obrigatoriedade de instalação de cancelas automáticas e dá outras providências.

Tramitação:

CVT, CFT, CCJC

Situação Atual

Aguardando parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Posição

Rejeição do PL 1066/2024, ou aprovação, com ajustes.

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao PL 1066/2023, de autoria do Deputado Beto Preto (PSD/PR), que altera a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias) para estabelecer a obrigatoriedade da instalação de cancelas automáticas em todas as passagens de nível urbanas e impor limites de velocidade para composições ferroviárias nesses trechos.

O setor ferroviário reconhece a importância da segurança nas passagens em nível e já adota diversas medidas para mitigar riscos, incluindo investimentos em sinalização, campanhas educativas e cumprimento de normativas técnicas e regulatórias. No entanto, a imposição genérica da obrigatoriedade de cancelas automáticas desconsidera fatores técnicos e operacionais fundamentais, além de transferir para as concessionárias ferroviárias uma responsabilidade que cabe aos órgãos gestores do trânsito rodoviário.

O Brasil possui cerca de 9.800 cruzamentos ferroviários, e a instalação obrigatória de cancelas automáticas teria um custo estimado de R\$ 20 bilhões, o que impactaria contratos vigentes e comprometeria novos investimentos no setor. Além disso, a redução compulsória da velocidade para 15 km/h em zonas urbanas afetaria diretamente a eficiência do transporte ferroviário, prejudicando a logística nacional e aumentando os custos operacionais.

A ANTF reforça que a segurança viária deve ser tratada de forma integrada, com ações educativas, fiscalização eficiente e investimento em soluções adaptadas a cada contexto. Diante disso, a entidade defende a rejeição do PL 1066/2024 ou aprovação, com ajustes, priorizando medidas que garantam segurança sem comprometer a viabilidade do transporte ferroviário.

PL 527/2024

Cancelas automáticas

Autora:

Senadora Augusta Brito (PT/CE)

Ementa:

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cancela automática em interseções em nível.

Tramitação:

CVT, CFT, CCJC

Situação Atual

Aguardando parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Posição

Aprovação do PL 527/2024.

Posicionamento



A ANTF apoia a aprovação da proposição legislativa, que altera a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias) para disciplinar a sinalização das interseções em nível de forma técnica e alinhada às melhores práticas regulatórias.

O texto aprovado é resultado de um amplo debate técnico e institucional, no qual a ANTF atuou ativamente para garantir que a regulamentação respeitasse as especificidades do transporte ferroviário, mantendo um equilíbrio entre segurança operacional e viabilidade econômica. A nova redação do art. 51, § 7º prevê que as interseções em nível serão sinalizadas por diferentes tipos de equipamentos, incluindo cancelas automáticas, sinalização semafórica veicular convencional ou outras soluções adequadas, sempre conforme avaliação técnica e regulamentação vigente.

A flexibilização dos tipos de sinalização permite que cada interseção receba a solução mais adequada, considerando características operacionais, fluxo de veículos e pedestres, além da viabilidade técnica e financeira. Essa abordagem evita a imposição de soluções padronizadas que possam gerar custos desproporcionais sem necessariamente aumentar a segurança viária.

Diante disso, a ANTF defende a aprovação do PL 527/2024, garantindo um modelo regulatório equilibrado, seguro e viável para a modernização da sinalização ferroviária no Brasil.

PL 3364/2021

Redução em até 50% dos lucros da concessionária quando comprovada má qualidade na prestação do serviço.

Autor:

Deputado Gurgel (PL/RJ)

Ementa:

Acrescenta o art. 30-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para reduzir em até 50% os lucros da concessionária quando comprovada má qualidade na prestação do serviço público.

Tramitação:

CASP, CFT, CDC, CCJC

Situação Atual

Aguardando designação de Relator na Comissão de Administração e Serviço Público (CASP).

Posição

Rejeição do PL 3364/2021.

Posicionamento



A ANTF avalia com cautela o Projeto de Lei nº 3364/2021, que propõe a redução de até 50% nos lucros das concessionárias em casos de má qualidade na prestação de serviços públicos. O setor ferroviário ressalta a importância de garantir segurança jurídica e uma regulação responsiva nas concessões ferroviárias.

Os contratos de concessão vigentes já incorporam mecanismos rigorosos para assegurar a qualidade dos serviços, incluindo multas e reduções tarifárias proporcionais ao nível de descumprimento contratual. A introdução de penalidades adicionais, sem considerar os diferentes níveis de infração, pode comprometer a estabilidade financeira das concessionárias, afetando negativamente os investimentos necessários para a manutenção e melhoria das ferrovias.

Impor penalidades que reduzam significativamente as receitas das concessionárias, sem uma base técnica de avaliação bem definida, gera incertezas e prejudica a segurança jurídica. É fundamental adotar uma regulação bem estruturada, que proporcione um ambiente estável e previsível, permitindo que as concessionárias operem com confiança, cientes de que seus direitos e obrigações estão claramente definidos e protegidos.

Diante disso, a ANTF defende a rejeição do PL 3364/2021, considerando que a proposta introduz incertezas regulatórias e impactos negativos sobre a sustentabilidade das concessões ferroviárias. O equilíbrio contratual e a previsibilidade das regras são essenciais para garantir a continuidade dos investimentos e a qualidade dos serviços prestados no setor.

PL 7063/2017

Concessões e PPPs

Autor:

Senador Antônio Carlos Valadares
(PSB/SE)

Ementa:

Altera a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, para reduzir o valor mínimo dos contratos de parcerias público-privadas celebrados por Estados, Distrito Federal e por Municípios.

Tramitação:

CCJC, Comissão especial, Plenário

Situação Atual

Pronto para a pauta do Plenário.

Posição

Aprovação do PL 7063/2024, com ajustes.

Posicionamento



O setor ferroviário apoia o PL 7063/2017, que moderniza as Leis de Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs), trazendo avanços essenciais para segurança jurídica, sustentabilidade contratual e atração de investimentos. No entanto, ajustes são necessários para fortalecer a previsibilidade regulatória e garantir eficiência operacional.

A atualização das normas deve assegurar mecanismos ágeis de reequilíbrio econômico-financeiro, permitindo que, diante de impactos relevantes, o Poder Concedente adote medidas emergenciais para mitigar efeitos negativos até a decisão final do procedimento administrativo. Isso inclui a postergação de investimentos, suspensão de pagamentos e outras ações que garantam a continuidade dos serviços.

Além disso, é fundamental que qualquer alteração normativa ou administrativa que imponha novos encargos às concessionárias preveja um regime de transição adequado, assegurando a recomposição integral dos impactos financeiros.

Outro ponto essencial é a consolidação de contas vinculadas nos contratos, garantindo que recursos estratégicos advindos do setor sejam destinados à modernização e ampliação da infraestrutura ferroviária. Essa medida reforça a estabilidade financeira e promove o aumento dos investimentos públicos no setor.

O texto também deve prever regras claras para a interrupção de investimentos e serviços, permitindo que concessionárias suspendam obras caso o Poder Concedente não cumpra suas obrigações, sem penalizações indevidas. Além disso, a interdição de ativos ferroviários deve ocorrer somente por decisão judicial ou ato administrativo devidamente fundamentado, prevenindo paralisações arbitrárias que comprometam a logística nacional.

Diante do exposto, a ANTF recomenda a aprovação do PL 7063/2017, com ajustes, para garantir um marco regulatório mais previsível, seguro e alinhado às necessidades do setor ferroviário.

PL 4359/2021

Raio X e Scanners em Rodovia e Ferrovia

Autor:

Deputado Neucimar Fraga (PSD/ES)

Ementa:

Dispõe sobre a obrigatoriedade de implantação de scanners/raios-X nas BR's e rodovias brasileiras para o controle e combate ao tráfico de animais silvestres, drogas, armas e demais ilícitos.

Tramitação:

CVT, CSPCCO, CCJC, Plenário

Situação Atual

Aguardando parecer do Relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

Posição

Rejeição do PL 4359/2021, ou aprovação, com ajustes.

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao PL 4359/2021, de autoria do Deputado Neucimar Fraga (PSD/ES), que propõe a obrigatoriedade da instalação de scanners e sistemas de raio-X em rodovias e ferrovias para combate ao tráfico de drogas, armas e outros ilícitos.

O setor ferroviário reconhece a importância do fortalecimento da segurança nacional e da fiscalização de cargas, mas destaca que a inclusão das ferrovias no escopo da obrigatoriedade imposta pelo projeto gera impactos operacionais severos e compromete a eficiência logística. A operação ferroviária não permite paradas frequentes sem afetar a malha como um todo, ao contrário do transporte rodoviário, no qual veículos individuais podem ser inspecionados sem interrupção do fluxo.

A implementação desses equipamentos ao longo das ferrovias resultaria em gargalos operacionais, aumento do tempo de trânsito dos trens e redução da capacidade de transporte, afetando diretamente a competitividade do setor e encarecendo o custo logístico nacional. Além disso, os terminais e portos já contam com infraestrutura avançada de monitoramento e fiscalização, tornando desnecessária a imposição de inspeções adicionais no decorrer do trajeto ferroviário.

A ANTF sugere que a proposta seja ajustada para excluir as ferrovias do escopo da obrigatoriedade e que o debate sobre fiscalização seja aprimorado, garantindo soluções mais eficientes e alinhadas à realidade operacional do setor. A segurança no transporte de cargas deve ser fortalecida sem comprometer a eficiência e a sustentabilidade do modal ferroviário.

PL 4965/2024

Substituição obrigatória de vagões

Autor:

Deputado Pedro Uczai (PT/RS) e outros.

Ementa:

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para estabelecer a substituição obrigatória de vagões de carga, dispõe sobre a regulamentação das medidas de segurança operacional no transporte ferroviário e dá outras providências.

Tramitação:

CVT, CCJC

Situação Atual

Aguardando Designação de Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Posição

Rejeição do PL 4965/2024 ou aprovação, com ajustes.

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao texto original do PL 4965/2024, de autoria do Deputado Pedro Uczai (PT/SC), que propõe a substituição obrigatória de vagões de carga ao atingirem 50 anos de uso, podendo ser estendida para até 75 anos mediante requisitos técnicos.

O setor ferroviário reconhece a importância da segurança operacional e da modernização do transporte ferroviário, mas destaca que a obrigatoriedade da substituição imediata de vagões ignora os avanços tecnológicos na manutenção e inspeção ferroviária, que permitem a extensão da vida útil dos vagões sem comprometer a segurança. A manutenção preventiva, o retrofitting e o monitoramento preditivo já garantem que a frota permaneça em condições operacionais adequadas.

A exigência de substituição forçada resultaria em impactos financeiros severos para as concessionárias, com um custo estimado entre R\$ 23,5 bilhões e R\$ 36 bilhões, além de comprometer a viabilidade dos contratos de concessão ferroviária, exigindo reequilíbrios econômico-financeiros e, possivelmente, recursos públicos para compensar a medida. Além disso, a capacidade de produção da indústria ferroviária brasileira não seria suficiente para atender à demanda de reposição de vagões no curto prazo.

Salienta-se que apenas 1,93% dos acidentes ferroviários registrados em 2024 foram causados por falhas no material rodante, o que demonstra que a frota em operação não representa um fator significativo de risco. Os índices de acidentes ferroviários caíram 89,6% desde 1997, resultado dos investimentos em infraestrutura, inspeção de material rodante, modernização de vagões e segurança operacional.

Diante disso, a ANTF defende a rejeição do PL 4965/2024 ou sua aprovação com ajustes que contemplem critérios técnicos e objetivos para avaliação da vida útil dos vagões. É fundamental que a substituição de material rodante considere parâmetros de segurança e desempenho, em vez de um limite temporal arbitrário, garantindo a continuidade dos investimentos no setor e a viabilidade econômico-financeira das concessões ferroviárias, sem impor custos excessivos ou comprometer a capacidade logística do país.

PL 1582/2019

Reserva de mercado na aquisição de trilhos

Autor:

Deputado Camilo Capiberibe
(PSB/AP)

Ementa:

Dispõe sobre a aquisição de trilhos para ampliação da malha ferroviária em território brasileiro e dá outras providências.

Tramitação:

CVT, CDE, CICS, CCJC

Situação Atual

Aguardando Parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Posição

Rejeição do PL 1582/2019

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao PL 1582/2019, de autoria do Deputado Camilo Capiberibe (PSB/AP), que propõe a reserva de mercado para aquisição de trilhos e outros componentes ferroviários, determinando que 75% do valor total gasto com esses materiais seja destinado a fornecedores nacionais.

O setor ferroviário reconhece a importância do fortalecimento da indústria nacional, mas entende que a imposição de uma reserva de mercado não é o caminho adequado para esse objetivo. Essa medida poderia gerar aumento nos custos de aquisição, dificultar a execução de contratos de concessão e comprometer a competitividade do setor ferroviário. Desde a década de 1980 não há produção nacional de trilhos em larga escala e a demanda interna estimada não é suficiente para viabilizar uma planta industrial competitiva para essa fabricação.

Além disso, a limitação da aquisição a um percentual fixo de fornecedores nacionais reduziria a concorrência e poderia desestimular investimentos na melhoria da qualidade e inovação tecnológica. Muitos componentes ferroviários possuem tecnologias patenteadas ou requerem certificações internacionais, tornando inviável sua produção imediata no Brasil.

Diante disso, a ANTF defende a rejeição do PL 1582/2019, considerando que a imposição de reserva de mercado traria impactos negativos para a competitividade e a eficiência do setor ferroviário. A melhor forma de fortalecer a indústria nacional é por meio de incentivos à inovação e ao desenvolvimento tecnológico, garantindo que a cadeia produtiva ferroviária evolua de maneira sustentável e alinhada às necessidades do mercado.

PLP 84/2023

ISS para ferrovias

Autor:

Deputado Beto Preto (PSD/PR)

Ementa:

Altera a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, a fim de instituir a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza pelos serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança.

Tramitação:

CVT, CFT, CCJC, Plenário

Situação Atual

Aguardando parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Posição

Rejeição do PLP 84/2023

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao PLP 84/2023, que altera a Lei Complementar nº 116/2003 para instituir a incidência do Imposto Sobre Serviços (ISS) sobre as ferrovias. A proposta desconsidera a natureza da atividade ferroviária, que se caracteriza como um serviço intermunicipal e interestadual, já sujeito à incidência do ICMS, conforme previsto na Constituição Federal.

A inclusão das operações ferroviárias na base de incidência do ISS geraria um impacto econômico-financeiro insustentável para o setor. Atualmente, as ferrovias associadas à ANTF operam em 1.164 municípios. Com a alíquota de 5% de ISS, a estimativa de custos ultrapassaria R\$ 896 bilhões anuais, valor superior à receita operacional das concessionárias, tornando inviável a continuidade das operações ferroviárias.

Além disso, a justificativa do projeto de equiparar a tributação ferroviária à rodoviária ignora as externalidades positivas das ferrovias, como a redução do tráfego rodoviário, a diminuição da poluição e o crescimento econômico local. Enquanto concessionárias rodoviárias apenas administram a infraestrutura viária, as ferrovias operam a infraestrutura e realizam o transporte de cargas, um serviço essencialmente interestadual.

Diante dos impactos negativos da medida, a ANTF defende a rejeição do PLP 84/2023, a fim de evitar distorções tributárias que comprometam a competitividade do setor e prejudiquem o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária no Brasil.

PL 5242/2020

Liberação de vias férreas

Autor:

Deputado Beto Preto
(PSL/RJ)

Ementa:

Dispõe sobre a liberação de vias férreas em caso de acidente e autoriza a remoção de feridos, corpos, veículos e máquinas que obstruam a passagem das composições.

Tramitação:

CVT, CSPCCO, CCJC

Situação Atual

Aguardando parecer do Relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Posição

Rejeição do PL 5242/2020

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao PL 5242/2020, de autoria do Deputado Luiz Lima (PSL/RJ), que propõe a liberação imediata das vias férreas em caso de acidente, permitindo a remoção de feridos, corpos, veículos e máquinas sem a necessidade de exame prévio do local.

A proposta compromete a segurança operacional e a investigação de acidentes ferroviários, pois a remoção precipitada de elementos essenciais do local pode impedir a correta apuração das causas. A Resolução ANTT nº 5902/2020 estabelece um rigoroso protocolo de investigação, que inclui registro fotográfico, análise de sistemas de controle, coleta de depoimentos e emissão de laudos técnicos. A desobstrução imediata da via sem essas medidas dificulta a identificação de falhas operacionais e estruturais, comprometendo a prevenção de novos acidentes.

Além disso, a iniciativa desconsidera a complexidade do transporte ferroviário. Diferentemente das rodovias, onde veículos podem ser retirados individualmente sem impactos significativos, a operação ferroviária depende de um planejamento rigoroso, e qualquer interferência pode afetar toda a malha ferroviária, prejudicando a circulação de trens e a segurança dos trabalhadores.

Por essas razões, a ANTF defende a rejeição do PL 5242/2020, pois sua aprovação poderia gerar insegurança jurídica, comprometer a segurança ferroviária e dificultar a apuração adequada de acidentes, impactando diretamente a eficiência e a confiabilidade do setor ferroviário.

PL 4499/2024

Cédula de crédito ambiental

Autora:

Deputada Coronel Fernanda (PL/MT)

Ementa:

Dispõe sobre a criação da Cédula de Crédito Ambiental Certificado (CCAC), estabelece regras de registro e comercialização de créditos ambientais gerados no Brasil e dá outras providências.

Tramitação:

CMADS, CFT, CCJC

Situação Atual

Aguardando designação de relator na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS)

Posição

Aprovação do PL 4499/2024, com ajustes

Posicionamento



A ANTF se posiciona favorável ao PL 4499/2024, de autoria da Deputada Coronel Fernanda, que propõe a criação da Cédula de Crédito Ambiental Certificado (CCAC) para fortalecer o mercado de créditos ambientais no Brasil. No entanto, a entidade sugere ajustes para adequação à realidade das ferrovias e ampliação da abrangência do projeto.

A proposta preenche uma lacuna no mercado de créditos ambientais, oferecendo um instrumento flexível e seguro para financiar projetos verdes, compensar impactos ambientais e incentivar práticas sustentáveis. Diferentemente de outros mecanismos existentes, como a CPR Verde e os Créditos de Descarbonização (CBios), a CCAC permite a certificação e formalização de créditos ambientais de projetos menores ou que não se enquadram em legislações específicas.

A ANTF destaca a importância da transparência e credibilidade no mercado de créditos ambientais e apoia a vinculação da CCAC a projetos certificados, auditados por entidades independentes, garantindo que os créditos emitidos correspondam a ações efetivas de preservação ou recuperação ambiental. Entretanto, a entidade sugere a inclusão do conceito de conservação na definição de créditos ambientais, para abranger projetos que promovam não apenas a recuperação, mas também a preservação de ecossistemas, alinhando-se à Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981). Além disso, propõe a ampliação da elegibilidade das empresas privadas para a emissão da CCAC em mais modalidades, permitindo que empresas do setor ferroviário participem de uma maior variedade de projetos ambientais, fomentando um mercado mais dinâmico e sustentável.

Dessa forma, a ANTF apoia a aprovação do PL 4499/2024, desde que incorporadas as sugestões propostas, garantindo um instrumento mais inclusivo, transparente e alinhado às necessidades do setor ferroviário e da economia verde.

PEC 1/2021

Reinvestimento em Infraestrutura setorial

Autor:

Senador Wellington Fagundes
(PL/MT)

Ementa:

Acrescenta art. 175-A à Constituição Federal para determinar que pelo menos 70% (setenta por cento) dos recursos obtidos com outorgas onerosas de serviços e de infraestruturas de transportes sejam reinvestidos no próprio setor.

Tramitação:

CCJC, Comissão Especial, Plenário

Situação Atual

Aguardando Criação de Comissão Temporária pela Mesa Diretora.

Posição

Aprovação da PEC 1/2021.

Posicionamento



A ANTF apoia a aprovação da PEC 1/2021, que estabelece a destinação de pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas para investimentos no próprio setor de transportes, garantindo maior previsibilidade e eficiência na aplicação desses valores.

A proposta é essencial para fortalecer a infraestrutura ferroviária, permitindo que os recursos gerados pelo setor sejam reinvestidos em sua modernização, ampliação e melhorias operacionais. A falta de vinculação desses valores resulta, historicamente, em investimentos insuficientes para atender às necessidades de expansão da malha ferroviária e à crescente demanda por soluções logísticas mais eficientes e sustentáveis.

O fortalecimento do orçamento para os investimentos no setor ferroviário contribui para um ambiente regulatório mais equilibrado, estimulando sua competitividade, reduzindo custos logísticos e promovendo uma matriz de transportes mais eficiente. Além disso, a garantia de que os recursos permanecerão no setor viabiliza projetos de infraestrutura essenciais, aumentando a segurança operacional, a capacidade de transporte e a integração logística.

Diante do exposto, a aprovação da PEC 1/2021 representa um avanço significativo para a infraestrutura ferroviária, assegurando um modelo de financiamento mais estável e alinhado ao desenvolvimento do setor.

PL 3928/2012

Cláusula de reajuste de tarifas

Autor:

Deputado Hugo Motta
(Republicanos/PB)

Ementa:

Dispõe sobre a extinção da obrigatoriedade de que contratos de concessão contenham cláusula de reajuste de tarifas e dá outras providências.

Tramitação:

CASP, CFT, CCJC

Situação Atual

Aguardando a designação de relatoria na Comissão de Administração e Serviço Público (CASP)

Posição

Rejeição do PL 3928/2012.

Posicionamento



A ANTF se posiciona contrária ao PL 3928/2012, que propõe a extinção da cláusula de reajuste nos contratos de concessão. A retirada desse mecanismo comprometeria o fluxo de caixa dos projetos ferroviários, aumentando o risco e a insegurança jurídica necessária para investimentos de longo prazo no setor.

O reajuste contratual é uma cláusula essencial para a sustentabilidade das concessões, garantindo a previsibilidade financeira e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, conforme previsto no artigo 23 da Lei nº 8.987/1995, que regula o regime de permissão e concessão de serviços públicos. Qualquer alteração nesse sentido afetaria contratos já celebrados, criando um ambiente instável e desestimulando novos investimentos no setor ferroviário.

Dessa forma, a ANTF defende a rejeição do PL 3928/2012, assegurando a manutenção das regras atuais, que garantem a viabilidade dos contratos de concessão e a continuidade dos investimentos na infraestrutura ferroviária do país.

CONGRESSO NACIONAL

Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários



VETO 9/2024

Política Nacional de Qualidade do Ar

Autor:

Poder Executivo

Ementa:

Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei nº 3.027, de 2022 (nº 10.521/2018, na Câmara dos Deputados), que Institui a Política Nacional de Qualidade do Ar.

Tramitação:

Plenário

Situação Atual

Aguardando a deliberação pelo Congresso Nacional.

Posição

Manutenção do Veto 9/2024

Posicionamento



A ANTF defende a manutenção do veto presidencial ao parágrafo único do artigo 6º e ao artigo 9º do PL 3027/2022, que trata da Política Nacional da Qualidade do Ar. A inclusão desses dispositivos no texto final geraria insegurança jurídica e dificuldades operacionais significativas para o setor ferroviário, comprometendo a fluidez do transporte e elevando os custos logísticos.

A proposta vetada permitiria que estados e municípios estabelecessem padrões de qualidade do ar e limites de emissão mais restritivos do que aqueles definidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). No entanto, as ferrovias são empreendimentos lineares e dinâmicos, que atravessam diversas jurisdições, tornando inviável a adequação a um conjunto fragmentado de regulações locais. A adoção de normas diferentes em cada estado ou município criaria uma multiplicidade de exigências conflitantes, dificultando a prestação do serviço ferroviário e podendo até inviabilizar determinadas operações.

Além disso, o tratamento da qualidade do ar deve ser regulamentado de forma uniforme pela União, garantindo segurança jurídica, previsibilidade regulatória e eficiência operacional. A manutenção dos dispositivos vetados iria de encontro à própria Política Nacional do Meio Ambiente, que já estabelece um arcabouço regulatório nacional para o setor, evitando a sobreposição de normas e garantindo um equilíbrio entre a proteção ambiental e a continuidade dos serviços de transporte essenciais para a economia.

É importante destacar que o transporte ferroviário desempenha um papel estratégico na redução de emissões de gases de efeito estufa e na mitigação dos impactos ambientais no setor de transportes. Por ser mais eficiente em termos de consumo energético, a ferrovia emite até 89% menos CO₂ por tonelada-quilômetro transportada em comparação com o transporte rodoviário, contribuindo diretamente para a melhoria da qualidade do ar e para o cumprimento das metas de sustentabilidade do Brasil em acordos internacionais, como o Acordo de Paris.

Dessa forma, a ANTF reforça a importância da manutenção do veto, assegurando um marco regulatório claro, coeso e alinhado com as necessidades do setor ferroviário e do desenvolvimento econômico nacional.

OBRIGADO!

Associação Nacional
dos Transportadores Ferroviários



Endereço: Setor de Autarquias Sul
Quadra 01 - Bloco J
Ed. Clésio Andrade (CNT) - Torre A -
Sala 605
CEP 70070-010 - BRASÍLIA/DF

E-mail: antf@antf.org.br

Telefone: +55 61 3212-8900

Whatsapp +55 61 99167-5996

CONHEÇA NOSSO SITE!

Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários

