



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 14ª REUNIÃO

(1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura)

**06/06/2019
QUINTA-FEIRA
às 11 horas**

**Presidente: Senador Marcos Rogério
Vice-Presidente: Senador Wellington Fagundes**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**14ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 56ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 06/06/2019.**

14ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

Quinta-feira, às 11 horas

SUMÁRIO

FINALIDADE	PÁGINA
Instruir o PLS 261/2018, que “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”.	7

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

VICE-PRESIDENTE: Senador Wellington Fagundes

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil(MDB, PRB, PP)			
Eduardo Braga(MDB)(9)	AM (61) 3303-6230	1 Marcelo Castro(MDB)(9)	PI
Jarbas Vasconcelos(MDB)(9)	PE	2 Jader Barbalho(MDB)(9)	PA (61) 3303.9831, 3303.9832
Eduardo Gomes(MDB)(9)	TO	3 Luiz do Carmo(MDB)(9)	GO
Fernando Bezerra Coelho(MDB)(9)	PE (61) 3303-2182	4 Rodrigo Pacheco(DEM)(8)(15)(14)	MG
Esperidião Amin(PP)(10)	SC	5 Dário Berger(MDB)(16)	SC (61) 3303-5947 a 5951
Vanderlan Cardoso(PP)(13)	GO	6 VAGO	
Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL(PSDB, PODE, PSL)			
Plínio Valério(PSDB)(6)	AM	1 José Serra(PSDB)(6)	SP (61) 3303-6651 e 6655
Styvenson Valentim(PODE)(7)	RN	2 Izalci Lucas(PSDB)(6)	DF
Elmano Férrer(PODE)(7)	PI (61) 3303-1015/1115/1215/2415/3055/3056/4847	3 Oriovisto Guimarães(PODE)(7)	PR
Flávio Bolsonaro(PSL)(12)	RJ	4 Lasier Martins(PODE)(7)	RS (61) 3303-2323
Roberto Rocha(PSDB)(17)	MA (61) 3303-1437/1435/1501/1503/1506 a 1508	5 Juíza Selma(PSL)(11)	MT
Bloco Parlamentar Senado Independente(REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)			
Jorge Kajuru(PSB)(3)	GO	1 Weverton(PDT)(3)	MA
Acir Gurgacz(PDT)(3)	RO (061) 3303-3131/3132	2 Veneziano Vital do Rêgo(PSB)(3)	PB 3215-5833
Fabiano Contarato(REDE)(3)	ES	3 Kátia Abreu(PDT)(3)	TO (61) 3303-2708
Eliziane Gama(CIDADANIA)(3)	MA	4 Alessandro Vieira(CIDADANIA)(3)	SE
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PT, PROS)			
Jean Paul Prates(PT)(5)	RN	1 Paulo Rocha(PT)(5)	PA (61) 3303-3800
Jaques Wagner(PT)(5)	BA	2 Telmário Mota(PROPS)(5)	RR (61) 3303-6315
VAGO		3 VAGO	
PSD			
Lucas Barreto(2)	AP	1 Angelo Coronel(2)	BA
Carlos Viana(2)	MG	2 Nelsinho Trad(2)	MS
Irajá(2)	TO	3 Sérgio Petecão(2)	AC (61) 3303-6706 a 6713
Bloco Parlamentar Vanguarda(DEM, PL, PSC)			
Marcos Rogério(DEM)(4)	RO	1 Jayme Campos(DEM)(4)	MT
Wellington Fagundes(PL)(4)	MT (61) 3303-6213 a 6219	2 Zequinha Marinho(PSC)(4)	PA

- (1) Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Marcos Rogério e o Senador Wellington Fagundes a Presidente e o Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 1/2019-CI).
- (2) Em 13.02.2019, os Senadores Lucas Barreto, Carlos Viana e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel, Nelsinho Trad e Sérgio Petecão, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 13/2019-GLPSD).
- (3) Em 13.02.2019, os Senadores Jorge Kajuru, Acir Gurgacz, Fabiano Contarato e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e os Senadores Weverton, Veneziano Vital do Rêgo, Kátia Abreu e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 8/2019-GLBSI).
- (4) Em 13.02.2019, os Senadores Marcos Rogério e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e os Senadores Jayme Campos e Zequinha Marinho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- (5) Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates e Jaques Wagner foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Rocha e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 9/2019-BLPRD).
- (6) Em 13.02.2019, o Senador Plínio Valério foi designado membro titular; e os Senadores José Serra e Izalci Lucas, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 11/2019-GLPSDB).
- (7) Em 13.02.2019, os Senadores Capitão Styvenson e Elmano Ferrer foram designados membros titulares, e os Senadores Oriovisto Guimarães e Lasier Martins, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 7/2019-GABLIID).
- (8) Em 13.02.2019, o Senador Confúcio Moura foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08-A/2019-GLMDB).
- (9) Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Jarbas Vasconcelos, Eduardo Gomes e Fernando Bezerra foram designados membros titulares; e os Senadores Marcelo Castro, Jader Barbalho e Luiz do Carmo, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLMDB).
- (10) Em 13.02.2019, o Senador Esperidião Amin foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- (11) Em 14.02.2019, a Senadora Selma Arruda foi designada membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 08/2019-GLIDPSL).
- (12) Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
- (13) Em 19.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 18/2019-GLDPP).
- (14) Em 24.04.2019, o Senador Confúcio Moura, que integra o Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, deixou de compor a comissão (Of. nº 146/2019-BLMDB).
- (15) Em 15.05.2019, o Senador Rodrigo Pacheco foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 154/2019-GLMDB).

- (16) Em 23.05.2019, o Senador Dário Berger foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 158/2019-GLMDB).
- (17) Em 03.06.2019, o Senador Roberto Rocha foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 80/2019-GLPSDB).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS
SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS
TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607
FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 61 3303-3292
E-MAIL: ci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
56ª LEGISLATURA

Em 6 de junho de 2019
(quinta-feira)
às 11h

PAUTA
14ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

	Audiência Pública Interativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Retificações:

1. Inclusão de novo convidado. (04/06/2019 14:34)

Audiência Pública Interativa

Assunto / Finalidade:

Instruir o PLS 261/2018, que “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”.

Requerimento(s) de realização de audiência:

- [REQ 20/2019 - CI](#), Senador Jean Paul Prates
- [REQ 21/2019 - CI](#), Senador Jean Paul Prates
- [REQ 27/2019 - CI](#), Senador Jean Paul Prates

Reunião destinada a instruir a(s) seguinte(s) matéria(s):

- [PLS 261/2018](#), Senador José Serra

Convidados:

Maurício Ferreira Wanderley

- Assessor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União - TCU

Wagner Ferreira Cardoso

- Gerente Executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria - CNI

Bernardo Figueiredo

- Consultor da Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL

Luiz Antônio Fayet

- Consultor de Infraestrutura e Logística da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

1



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 261, DE 2018

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.

AUTORIA: Senador José Serra (PSDB/SP)

DESPACHO: Às Comissões de Assuntos Econômicos; de Serviços de Infraestrutura; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última decisão terminativa



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

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.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre:

I – a exploração indireta pela União do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, que transponham os limites de Estado ou Território, ou que se conectem às ferrovias federais;

II – as atividades desempenhadas pelas administrações ferroviárias privadas;

III – a autorregulação ferroviária; e

IV – a segurança do trânsito e do transporte ferroviário.

Art. 2º Esta Lei aplica-se às ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada em regime de direito privado.

Art. 3º As normas gerais desta Lei aplicam-se às ferrovias estaduais, distritais e municipais, de quaisquer tipos ou categorias.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

2

Art. 4º As outorgas de ferrovias privadas em regime de direito privado regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes, subsidiariamente, no que couber, o disposto nas Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; 11.079, de 30 de dezembro de 2004; 10.233, de 5 de junho de 2001 e nas leis que lhes são correlatas.

CAPÍTULO II

DEFINIÇÕES E COMPETÊNCIAS

Art. 5º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – administração ferroviária: empresa privada, órgão ou entidade do poder público competente para construir, operar e explorar ferrovias e seus sistemas acessórios de transporte, processamento, armazenamento, hospedagem e conveniência de passageiros, e, ainda, instalações e sistemas de interligação de ferrovias entre si e com outros modos de transportes;

II – serviços de transporte ferroviário: conjunto de atividades que possibilitam o transporte de cargas ou de passageiros por veículos que transitam, exclusivamente, conectados a trilho;

III – integração vertical: forma de organização ferroviária em que a administração ferroviária é responsável pela operação dos trens e pelo gerenciamento, manutenção, coordenação e segurança do trânsito e da infraestrutura ferroviária;

IV – segregação geográfica: forma de competição intramodal em que é vedada à administração ferroviária a exclusividade dos serviços de transporte ferroviário em uma mesma região geográfica; e

V – reparcelamento: espécie de parcelamento do solo pelo qual imóveis antigos são substituídos por novos, mais adequados ao planejamento urbanístico vigente.

Art. 6º Compete à União:

I – aprovar os regulamentos e as normas das entidades ferroviárias privadas, nos termos desta Lei;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

3

II – fiscalizar e regular as atividades das administrações ferroviárias quanto a aspectos técnicos, ambientais, econômicos e de segurança;

III – fiscalizar e regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário em todo o território nacional;

IV – fiscalizar, regular e supervisionar as entidades privadas de autorregulação ferroviária;

V – homologar as decisões das entidades privadas de autorregulação ferroviária;

VI – julgar, em recurso as decisões das entidades de autorregulação ferroviária; e

VII – arbitrar os conflitos não resolvidos pelas entidades privadas de autorregulação ferroviária e pelas administrações ferroviárias.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) estabelecerá as normas regulamentares referidas nesta Lei.

CAPÍTULO III

PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Art. 7º O planejamento, a coordenação, a construção, a operação, a exploração, a autorização, a regulação e a fiscalização das ferrovias privadas em território nacional, em regime de direito privado, devem seguir os princípios constitucionais da atividade econômica e, em especial, os seguintes:

I – respeito à livre iniciativa e aos direitos dos usuários;

II – preservação do meio ambiente equilibrado;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

4

III – redução dos custos logísticos;

IV – aumento da oferta de mobilidade;

V – integração da infraestrutura ferroviária;

VI – integração vertical e segregação geográfica das administrações ferroviárias; e

VII – celeridade processual e autorregulação.

Art. 8º O transporte ferroviário privado em regime de direito privado deve seguir as seguintes diretrizes:

I – promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da ampliação da logística e da mobilidade ferroviária;

II – expansão da rede, modernização e atualização dos sistemas, e otimização da infraestrutura ferroviária;

III – incentivo à modicidade dos preços praticados, à qualidade da atividade prestada e à efetividade dos direitos dos usuários;

IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;

V – promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas e rurais;

VI – estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado;

VII – estímulo à ampliação do mercado ferroviário na matriz de transporte de cargas e passageiros;

VIII – reconhecimento do efeito benéfico da concorrência intermodal e intramodal como inibidor de abusos da condição de monopolista natural;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

5

IX – reconhecimento dos ganhos de eficiência, de produtividade, de coordenação e de qualidade decorrentes da autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público; e

X – incentivo ao ordenamento urbanístico orientado pelo trânsito e transporte ferroviário de passageiros.

CAPÍTULO IV

FERROVIAS PRIVADAS EM REGIME DE DIREITO PRIVADO

Seção I

Obtenção

Art. 9º Serão exploradas mediante autorização precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, de processo seletivo público, as ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada, em regime de direito privado, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. A necessidade de inclusão de ramal de conexão ou de acesso na faixa de domínio de administração ferroviária precedente não inviabiliza a outorga por autorização.

Art. 10. O interessado em obter a autorização de ferrovias em regime privado poderá requerê-la ao órgão ou à entidade competente a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento será instruído de:

I – minuta do contrato de autorização;

II – relatório circunstanciado dos projetos logísticos e urbanísticos, contendo, no mínimo, características do transporte e seu financiamento e especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da rede;

III – prova de título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real, contrato de promessa de compra e venda, contrato de promessa de parcelamento, ou outro





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

6

instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno necessário ao empreendimento ferroviário, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura, em, pelo menos, um vinte avos do trajeto da ferrovia privada requerida, nos termos dos projetos logísticos e urbanísticos;

IV – relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o *caput*, o órgão ou a entidade competente deverá:

I – publicar o extrato do requerimento e a minuta do contrato, inclusive na internet; e

II – promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de ferrovia na mesma região e com características semelhantes.

Art. 11. O poder concedente poderá determinar ao órgão ou à entidade competente, a qualquer momento, e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de ferrovias privadas, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 2º do art. 10.

Art. 12. O instrumento de abertura de chamada ou anúncio públicos indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I – a região geográfica na qual será implantada a ferrovia;

II – o perfil das cargas ou dos passageiros a serem transportados;
e

III – a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações ferroviárias.

Art. 13. Encerrado o processo de chamada ou anúncio públicos, o órgão ou a entidade competente deverá analisar a viabilidade técnica e



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

7

ambiental das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de ferrovias privadas quando:

I – o processo de chamada ou anúncio públicos for concluído com a participação de um único interessado; ou

II – havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, o órgão ou a entidade competente deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a maior recuperação urbanística e a menor desapropriação.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as ferrovias compatíveis com os requisitos técnicos e ambientais estabelecidos pelo órgão ou pela entidade competente.

Art. 14. Todos os interessados na chamada ou anúncio públicos ou no processo seletivo público deverão instruir seus requerimentos na forma do art. 10.

Art. 15. A autorização aprovada será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as seguintes cláusulas essenciais:

I – objeto, ramais e imóveis vinculados;

II – condições de fiscalização e de extinção;

III – modo, forma e condições de exploração da ferrovia;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

8

IV – condições gerais para interconexão e compartilhamento da infraestrutura;

V – investimentos de responsabilidade do contratado;

VI – direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII – responsabilidades das partes;

VIII – direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade, além da consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX – forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como a indicação dos órgãos ou das entidades competentes para exercê-las;

X – garantias para adequada execução do contrato;

XI – responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;

XII – hipóteses de extinção do contrato;

XIII – obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, dos órgãos e das entidades reguladores e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XIV – condições de cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XV – acesso à ferrovia pelo poder concedente, pelos órgãos e pelas entidades competentes que atuam no setor ferroviário;

XVI – penalidades e forma de aplicação; e



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

9

XVII – foro e modo para solução extrajudicial das divergências contratuais.

§ 1º A autorizatória promoverá os investimentos necessários para a criação, a expansão e a modernização das instalações ferroviárias por sua conta e risco, na forma desta Lei e de seu regulamento e do respectivo contrato.

§ 2º O órgão ou a entidade competente adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

Seção II

Operação

Art. 16. A autorizatória operará em regime de liberdade tarifária.

Parágrafo único. No regime de liberdade tarifária, a autorizatória determinará suas próprias tarifas, devendo comunicá-las ao regulador competente, em prazo por este definido.

Art. 17. A autorizatória facultará a outras administrações ferroviárias a operação compartilhada em tráfego mútuo ou direito de passagem mediante acordos voluntários fixados em contrato.

Art. 18. A desativação ou erradicação de ramais ferroviários privados será comunicada com antecedência de 180 dias ao regulador competente.

§ 1º Os ramais poderão ser alienados a novo investidor pelo seu titular.

§ 2º A desativação ou a erradicação de ramais ferroviários privados antieconômicos não será motivo para sanção da autorizatória.

Seção III



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

10

Extinção

Art. 19. A autorização de ferrovias privadas não terá sua vigência sujeita a termo final, extinguindo-se somente por:

- I – cassação;
- II – caducidade;
- III – decaimento;
- IV – renúncia;
- V – anulação; ou
- VI – falência.

Parágrafo único. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

Art. 20. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente poderá extingui-la mediante ato de cassação, nos termos da regulamentação.

Art. 21. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos assumidos, o órgão ou a entidade competente poderá extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 22. O decaimento será decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo se, em face de razões de excepcional relevância pública, legislação superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração no regime privado.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

11

§ 1º A edição das normas de que trata o *caput* não justificará o decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.

§ 2º Decretado o decaimento, a prestadora terá o direito de manter suas próprias atividades regulares por prazo mínimo de vinte anos, salvo desapropriação.

§ 3º O decaimento de que trata o *caput* será sucedido da devida indenização dos ativos não amortizados no prazo do § 2º.

Art. 23. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.

Parágrafo único. A renúncia não será causa para punição da autorizatária, nem a desonerará de suas obrigações com terceiros.

Art. 24. A anulação da autorização será decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 25. A extinção da autorização mediante ato administrativo dependerá de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

Seção IV

Requisitos Prévios

Art. 26. A aprovação de autorização de ferrovia privada em regime de direito privado será sempre precedida de:

I – consulta ao chefe do Poder Executivo alcançado pela linha férrea;

II – consultas às entidades representativas dos usuários, embarcadores e cidadãos diretamente afetados;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

12

III – emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento; e

IV – elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

§ 1º A consulta prevista no inciso I do *caput* será feita da União para os Estados ou dos Estados para os Municípios.

§ 2º Além de outras determinações contidas na legislação e regulamentação específica, o relatório conclusivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental determinará a faixa de domínio mínima necessária ao empreendimento ferroviário.

§ 3º A posterior alteração de traçado ou inclusão de ramais externos à faixa de domínio determinada na forma do § 2º darão causa a novo processo independente na forma do *caput*.

§ 4º A aprovação da primeira ferrovia privada em regime de direito privado em uma região não fere o princípio da segregação geográfica.

Art. 27. O capital social do requerente da autorização será formado, no mínimo, em quatro por cento por firmas ferroviárias que já administrem ferrovias com o mesmo perfil de movimentação de cargas ou passageiros em, ao menos, dois por cento da extensão da ferrovia requerida.

Seção V

Operações Ordinárias

Art. 28. Nas ferrovias privadas em regime de direito privado, a operação de transporte ferroviário de passageiros ou de cargas se fará independentemente de nova outorga de concessão, permissão, ou autorização pelo poder público.

§ 1º O licenciamento dos trens para execução dos serviços de que trata o *caput* será realizado exclusivamente pelas administrações ferroviárias interessadas mediante contratos, respeitados a capacidade dos *slots* ferroviários e os contratos precedentes.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

13

§ 2º As administrações ferroviárias privadas informarão ao órgão ou à entidade competente a ocupação dos *slots* ferroviários com trens próprios e de terceiros, na periodicidade determinada na regulamentação.

Art. 29. A abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado dependerá de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança, nos termos da regulamentação nacional.

Art. 30. O compartilhamento de infraestrutura entre as administrações ferroviárias intervenientes observará as disposições desta Lei e serão fixadas em contratos.

§ 1º Eventuais conflitos serão conciliados pelas entidades privadas estabelecidas no contrato.

§ 2º Frustrada a conciliação de que trata o § 1º, eventuais conflitos remanescentes serão arbitrados pelo órgão ou pela entidade competente.

Art. 31. As administrações ferroviárias poderão contratar com terceiros serviços e obras necessários à execução do transporte sem que isso as exima das responsabilidades decorrentes.

Art. 32. No regime privado, é vedado o transporte não remunerado, salvo expressa disposição legal em contrário.

Parágrafo único. Além de previsão legal, o transporte não remunerado de passageiros fica condicionado ao efetivo pagamento da tarifa vigente à administração ferroviária, por meio de recursos orçamentários do ente que criar a obrigação.

Art. 33. A administração ferroviária é obrigada a receber e protocolar reclamações referentes aos serviços prestados, e a pronunciar-se a respeito no prazo de trinta dias a contar da data do recebimento da reclamação.

Parágrafo único. A administração ferroviária deverá organizar e manter, na internet, serviços para atender às reclamações.



SF/18456.74190-97



Art. 34. As operações acessórias à realização do transporte, tais como carregamento, descarregamento, transbordo, armazenagem, pesagem e manobras, hospedagem e conveniências aos passageiros, aluguéis de instalações serão remuneradas através de taxas ou preços adicionais, que a administração ferroviária poderá cobrar mediante negociação prévia com o usuário.

Parágrafo único. Para efeito do disposto neste artigo, as administrações ferroviárias deverão divulgar as tabelas vigentes para esses serviços, podendo aplicar descontos, sem prévia anuência do poder concedente.

Seção VI

Operações Extraordinárias

Art. 35. Em caso de expressivo desastre natural, em iminente perigo ou em tempo de guerra, a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica.

§ 1º Cessada a calamidade, o poder público indenizará os prejuízos havidos pela autorizatária em relação aos lucros cessantes, se houver.

§ 2º A lei de que trata o *caput* poderá fixar condições de prestação não remunerada em tempo de guerra.

Seção VII

Operações de Transportes

Art. 36. A tarifa de transporte de carga é o valor cobrado para o deslocamento de uma unidade de carga da estação de origem para a estação de destino.

Parágrafo único. No caso do transporte de cargas de características excepcionais, tarifas e taxas especiais poderão ser negociadas entre a administração ferroviária e o embarcador.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

15

Art. 37. A administração ferroviária deverá atender o embarcador sem discriminação de nível de serviço injustificada e prestar-lhe o serviço adequado.

Art. 38. A administração ferroviária é responsável por todo o transporte, pelas operações acessórias a seu cargo e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e embarcadores, conforme disposto no Código Civil e no Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, bem como pelos compromissos que assumir no tráfego mútuo, no multimodal e nos ajustes com os usuários.

Art. 39. No tráfego mútuo, a indenização devida por falta ou avaria será paga pela administração ferroviária de destino, independentemente da apuração das responsabilidades.

Parágrafo único. As coparticipantes do tráfego mútuo fixarão entre si os critérios de apuração das respectivas responsabilidades e consequente liquidação.

Art. 40. É vedada a negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, nas suas estações e demais instalações, exceto se devidamente licenciados pela administração ferroviária.

Art. 41. O bilhete de passagem do menor de dois anos de idade que não ocupe assento será isento do pagamento de preço ou tarifa.

Seção VIII

Operações Logísticas

Art. 42. A atuação das administrações ferroviárias em atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas não dependerá de nova concessão, permissão, ou autorização do poder público.

Parágrafo único. A operação de que trata o *caput* se fará por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

16

Seção IX

Operações Urbanísticas

Art. 43. A instalação de infraestruturas ferroviárias em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e, no plano de desenvolvimento urbano integrado, em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Art. 44. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrangerá projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º A execução do projeto urbanístico poderá ser delegada à administração ferroviária, que constituirá entidade de propósito específico constituída sob a forma de sociedade ou de fundo de investimento imobiliário.

§ 2º A entidade de propósito específico será aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital.

§ 3º A entidade poderá desapropriar ou adquirir contratualmente os direitos reais não incorporados ao seu patrimônio na forma do § 2º e alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir, assim como arrecadar contribuição de melhoria decorrente das obras que executar.

Art. 45. Em zonas rurais, a administração ferroviária é legitimada para arrecadar contribuição de melhoria eventualmente instituída pelo poder concedente.

Art. 46. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º Poderão promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

17

I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, permissionários, autorizatários e arrendatários;

II – as entidades públicas; e

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público.” (NR)

“Art. 4º

Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, a receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor.” (NR)

“Art. 4º-A. Quando o imóvel a ser desapropriado estiver ocupado por núcleo urbano informal consolidado, os titulares de direitos possessórios deverão receber compensação pelos investimentos realizados.” (NR)

“Art. 5º

§ 4º Os bens desapropriados para fins de utilidade pública e os direitos decorrentes da respectiva imissão na posse poderão ser alienados a terceiros, locados, cedidos, arrendados, outorgados em regimes de concessão de direito real de uso, de concessão comum ou de parceria público-privada e ainda transferidos como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo.

.....” (NR)

CAPÍTULO V

AUTORREGULAÇÃO

Seção I

Entidade Privada de Autorregulação Ferroviária



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

18

Art. 47. Os titulares das administrações ferroviárias, juntamente com os usuários, os embarcadores e a indústria, poderão instituir entidade autorregulatória, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, nos termos de seu estatuto, desta Lei e seu regulamento.

Art. 48. Fica autorizada a delegação à entidade autorregulatória ferroviária das seguintes funções:

I – instituir normas técnicas voluntárias sobre os padrões técnicos mínimos de qualidade, universalidade, padronização, utilidade, atualidade, durabilidade e segurança dos ativos e serviços ferroviários, nos termos de seu estatuto;

II – conciliar conflitos entre seus membros;

III – coordenar, planejar e administrar em cooperação o controle operacional da malha ferroviária integrada de seus membros;

IV – propor a revogação e a alteração de normas regulatórias incompatíveis com sua autorregulação.

V – autorregular e coordenar a atuação dos seus membros assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e embarcadores, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e conciliando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com a via pública e demais modalidades de transporte; e

VII – autorregular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por seus membros.

§ 1º A delegação de que trata o *caput* é condicionada à incorporação ao estatuto da entidade autorregulatória das normas desta Lei e da observância da seguinte proporção em sua Assembleia Geral:



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

19

I – 60% (sessenta por cento) de representantes oriundos dos concessionários ferroviários e autorizatárias ferroviárias proporcionalmente a sua participação na extensão da malha ferroviária nacional em operação.

II – 15% (quinze por cento) de representantes oriundos dos usuários proporcionalmente ao montante dos passageiros transportados.

III – 20% (vinte por cento) de representantes oriundos dos embarcadores proporcionalmente ao volume de cargas transportados.

IV – 5% (cinco por cento) de representantes oriundos da indústria de insumos ferroviários proporcionalmente ao valor financeiro comercializado.

§ 2º A representatividade da entidade autorregulatória será recalculada a cada dois anos.

§ 3º O órgão ou a entidade federal de regulação antitruste, de transporte ou de segurança competente, a Associação Brasileira de Normas Técnicas e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, terão um assento, cada, como membros convidados, sem direito a voto, nos termos da regulamentação desta Lei.

§ 4º Enquanto não constituída a entidade autorregulatória pelo mercado ferroviário, a Agência Nacional de Transportes Terrestres assumirá todas as suas funções e prerrogativas previstas nesta Lei.

Art. 49. A entidade autorregulatória ferroviária será, nos termos de seu estatuto e desta Lei, dirigida, em regime de colegiado, por:

I – um Diretor-Geral; e

II – quatro Diretores.

§ 1º Os representantes das administrações ferroviárias indicarão três Diretores, incluindo o Diretor-Geral.

§ 2º Os representantes dos usuários, embarcadores e indústria ferroviária indicarão dois Diretores.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

20

§ 3º Todos os Diretores terão mandatos de cinco anos, não coincidentes, permitida uma única recondução.

§ 4º Os demais representantes do mercado ferroviário membros da entidade comporão a Comissão de Conciliação, a Comissão de Autorregulação, o Conselho Administrativo, e o Conselho Fiscal.

§ 5º As Comissões da entidade de autorregulação poderão ser divididas em subcomissões temáticas de logística, de urbanismo e de mobilidade, nos termos do estatuto.

§ 6º A exoneração imotivada de dirigente da entidade de autorregulação somente poderá ser efetuada nos seis meses iniciais do mandato, findos os quais é assegurado seu pleno e integral exercício.

§ 7º Constitui motivo para a exoneração de dirigente da entidade de autorregulação, em qualquer época, a condenação em ação penal em segunda instância.

§ 8º A assunção de posição de dirigente da entidade de autorregulação ferroviária constitui vedação a ocupação de cargo de Diretor ou Conselheiro das agências reguladoras federais pelo dobro do tempo que durar o exercício do mandato na Direção da autorregulação ou pela quarentena de oito anos, o que for maior.

§ 9º É vedada a indicação de estrangeiros, de filiados a partidos políticos e de parentes até segundo grau de membros do Congresso Nacional, dos Tribunais Superiores e do Presidente e do Vice-Presidente da República para posições de dirigente da autorregulação ferroviária.

§ 10. A entidade de autorregulação ferroviária será sediada no Distrito Federal, com atuação em todo o território nacional.

§ 11. É vedada à entidade de autorregulação ferroviária a edição de norma ou especificação técnica que dificulte ou impeça o tráfego mútuo ou o direito de passagem por administração ferroviária não membro.

Seção II

Supervisão da Autorregulação Ferroviária



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

21

Art. 50. Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres:

I – supervisionar e fiscalizar a entidade de autorregulação ferroviária;

II – aprovar as normas de autorregulação nos termos desta Lei.

III – homologar os conflitos conciliados pela entidade de autorregulação;

IV – arbitrar os conflitos não conciliados pela autorregulação;

V – publicar os editais dos processos de chamada, anúncio, ou seleção públicos de ferrovias privadas;

VI – julgar as seleções públicas de ferrovias privadas e celebrar os contratos de autorização para prestação de serviços de transporte ferroviário privado;

VII – administrar os contratos de autorização de ferrovias privadas nos termos desta Lei;

VIII – deliberar sobre as propostas de revogação e de alteração das normas regulatórias federais incompatíveis com a autorregulação da entidade privada.

§ 1º A ANTT analisará a constitucionalidade e a legalidade das normas voluntárias aprovadas por unanimidade pela entidade privada de autorregulação e apreciará as normas voluntárias da entidade de autorregulação aprovadas por maioria qualificada de três quintos.

§ 2º A Resolução da ANTT que aprovar norma voluntária da entidade de autorregulação nos termos do § 1º terá poder cogente para todas as administrações ferroviárias.

CAPÍTULO VI

TRÂNSITO E TRANSPORTE FERROVIÁRIO





Seção I

Segurança e Proteção do Trânsito

Art. 51. As administrações ferroviárias ficam sujeitas à regulação e à fiscalização do órgão ou da entidade federal competente, na forma desta Lei, e deverão:

I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas; e

II – prestar as informações que lhes forem solicitadas pelo regulador competente.

Parágrafo único. A defesa civil e a prevenção e o combate a incêndios serão regulados por autoridades estaduais nos termos da regulamentação.

Art. 52. A administração ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.

Parágrafo único. A responsabilidade da administração ferroviária abrange a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações necessários à segurança da operação em situações regulares e de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

Art. 53. As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com outras modalidades de transporte, inclusive quanto aos não motorizados, nos termos da regulamentação nacional.

§ 1º A administração ferroviária é responsável pela segurança da circulação no trânsito ferroviário.

§ 2º A disciplina do cruzamento ferroviário será fixada pela administração ferroviária, observada a regulamentação nacional.

§ 3º A administração ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias anteriormente estabelecidas.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

23

§ 4º O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos financeiros decorrentes da construção das obras e instalações necessárias ao cruzamento.

Art. 54. A administração ferroviária não poderá impedir a travessia em desnível de suas linhas por outras vias posteriormente estabelecidas, devendo o modo de cruzamento ser fixado pela administração ferroviária, tendo em vista a segurança do tráfego e observada a regulamentação nacional.

Parágrafo único. Não havendo acordo entre as partes, a travessia será arbitrada pelo órgão ou pela entidade federal competente.

Art. 55. A administração ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observadas as instruções nacionais específicas de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

Parágrafo único. Os encargos de construção, conservação e vigilância caberão à parte que executar o serviço mais recente.

Art. 56. O transporte de produtos perigosos deverá observar, além desta Lei, o disposto em legislação específica.

Art. 57. Em caso de conflito ou acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Art. 58. A administração ferroviária manterá cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo.

Seção II

Segurança e Vigilância do Transporte



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

24

Art. 59. A administração ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a:

- I – preservar o patrimônio da empresa;
 - II – garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;
 - III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;
 - IV – prevenir crimes e contravenções;
 - V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
 - VI – garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário;
- e
- VII – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

Art. 60. Compete à administração ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

§ 1º Em caso de crime praticado no interior do empreendimento ferroviário de que trata esta Lei, a segurança da administração ferroviária, independentemente da presença de autoridade ou agente policial, deverá:

- I – remover os feridos para pronto-socorro ou hospital;
- II – prender em flagrante os autores dos crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente; e
- III – isolar o local para verificações e perícias.

§ 2º As providências de que trata o 1º deverão ser tomadas, se possível e conveniente, sem a paralisação do tráfego.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

25

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º, após a adoção das providências previstas, a segurança da administração ferroviária lavrará, encaminhando-o à autoridade policial competente, boletim de ocorrência em que serão consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 4º A administração ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia autenticada de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.

Art. 61. A segurança da administração ferroviária sempre poderá solicitar a abertura das bagagens pelos passageiros.

Parágrafo único. Caso o passageiro não atenda à solicitação a que se refere o *caput*, a administração ferroviária fica autorizada a não embarcá-lo ou, se já estiver embarcado e no decorrer do percurso, desembarcá-lo na próxima estação.

CAPÍTULO VII

FINANCIAMENTO

Art. 62. A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de uma ferrovia nos termos desta Lei está sujeita ao pagamento referente aos preços e as tarifas que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços e as tarifas de que trata esta Lei serão pagos às administrações ferroviárias.

Art. 63. As tarifas ferroviárias são:

I – tarifa de embarque: devida pelo passageiro do transporte ferroviário pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da estação de passageiros;

II – tarifa de transporte: devida pelo embarcador ou pelo passageiro pelo transporte do local de origem até o destino;



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

26

III – tarifa de permanência excessiva: devida pelo proprietário ou pelo explorador da composição pela permanência do trem além do tempo contratado para ocupação do *slot* ferroviário;

IV – tarifa de armazenagem e capatazia: devida pelo embarcador, ou pelo transportador no caso de compartilhamento da infraestrutura, pela utilização dos serviços relativos à guarda, manuseio, movimentação e controle da carga nos armazéns e instalações da ferrovia;

V – tarifa de compartilhamento: devida pelo operador do trem visitante pela operação ferroviária de tráfego mútuo ou direito de passagem;

VI – tarifa de ocupação sobre a faixa de domínio privado: devida pela pessoa física ou jurídica que for licenciada pela administração ferroviária a edificar sobre a faixa de domínio ferroviário.

§ 1º As tarifas de embarque são isentas no transporte metroviário e para os passageiros menores de dois anos no transporte de longo curso.

§ 2º As tarifas de permanência excessiva, armazenagem e capatazia, e compartilhamento serão fixadas entre as partes em contrato.

§ 3º A licença para edificar sobre a faixa de domínio ferroviário obedecerá a regulamentação nacional quanto à segurança e a municipal quanto ao urbanismo.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 64. Os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13.
.....
V –
.....



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

27

f) exploração de ferrovia de propriedade privada em regime de direito privado.

.....” (NR)

“**Art. 14.** ”

§ 5º A outorga do transporte ferroviário privado em regime de direito privado reger-se-á por legislação específica.” (NR)

Art. 65. O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 320.** ”

§ 3º Onde houver linhas férreas instaladas, o percentual de sete e meio por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas mensalmente, será destinado, exclusivamente, à segurança das passagens ferroviárias em nível e à construção e revitalização de passagens ferroviárias em desnível com vias públicas, ciclovias e passagens de pedestres.” (NR)

Art. 66. Os arts. 23 e 24, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 23.** A relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal será atualizada, anualmente, por Ato do Poder Executivo.

§ 1º Órgão ou entidade competente atualizará na internet a relação de que trata o *caput* em formato tabular e geográfico.

§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º conterão, no mínimo, as indicações de bitola, designação e numeração, titularidade, operador, e capacidade.” (NR)

“**Art. 24.** Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento, concessão ou alienação.

§ 1º Decorridos cinco anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e convertida em parque público linear, ciclovias ou calçadas ou aberto à via pública.

§ 2º Decretada a erradicação, a União alienará os bens imóveis resultantes.” (NR).



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

28

Art. 67. A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 23-A** As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

- I – bitola;
- II – orientação geográfica;
- III – designação e numeração;
- IV – titularidade:
 - a) pública;
 - b) privada;
- V – competência:
 - a) federal;
 - b) estadual;
 - c) distrital;
 - d) municipal.”



Art. 68. O CONIT ao regulamentar esta Lei detalhará:

I – os direitos e deveres da administração ferroviária, dos embarcadores e dos passageiros;

II – as atribuições e os procedimentos de segurança; e

III – as multas e as demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

Art. 69. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A história ferroviária do Brasil é marcada por diversas oportunidades perdidas. Em virtude disso, conquanto a economia brasileira figure em 7º lugar no *ranking* global, nossa infraestrutura ferroviária,



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

29

segundo o Fórum Econômico Mundial, ocupa a modesta 88ª posição entre 137 países analisados.

Segundo dados do Governo Federal, as ferrovias brasileiras transportam somente 15% das cargas em termos de tonelagem por quilometro útil, a mesma proporção de meados da década de 1990. Em extensão de trilhos ativos, retrocedemos aos níveis de 1911, apesar de todos os avanços em produtividade e segurança possibilitados pelas concessões ferroviárias.

No mercado urbano de passageiros, a participação modal ferroviária ainda é bastante reduzida. Nossas grandes cidades sofrem com a insuficiência dos sistemas ferroviários e metroviários. A grande maioria de nossas metrópoles está acometida de engarrafamentos que poderiam ser fortemente reduzidos pela extensão da rede de trilhos.

No mercado interurbano, por sua vez, o Brasil é caracterizado por profunda dependência do modo rodoviário e, conseqüentemente, de suas externalidades negativas, tanto sociais como ambientais.

Parte significativa deste atraso está na grande dependência de investimentos públicos para desenvolvimento do setor, mesmo na hipótese de outorga por concessão. O fato é que no Brasil dispomos de 8.534 km de ferrovias abandonadas, 51.530 km de ferrovias planejadas e pouco mais de 10.000 km de ferrovias ativas, em plena operação.

Um modelo possível é manter a presença estatal nos segmentos onde ele seja realmente necessário, por razões de cunho social – seja explorando diretamente ou mediante concessão –, e, ao mesmo tempo, atrair investimentos privados para construção da infraestrutura em regime de competição onde haja interesse do mercado.

Essa foi a solução adotada, por exemplo, nos EUA, onde, somente no mercado de transporte de cargas, 574 empresas ferroviárias atuam em regime de cooperação na exploração privada de 222.987 km de linhas ativas, com receitas anuais de US\$ 71,6 bilhões. Lá o governo atua primordialmente no mercado de passageiros.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) que ora apresentamos procura incorporar as melhores práticas disponíveis no cenário internacional



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

30

e as introduz, com as adaptações necessárias, no arcabouço normativo brasileiro. Não estamos, por assim dizer, reinventando a roda; apenas aproveitamos o que há de mais bem-sucedido, seja na legislação nacional em outras áreas de infraestrutura, seja na experiência ferroviária de outros países que conseguem atrair investimentos privados para o setor.

Para favorecer essa realidade no Brasil, adaptamos dispositivos já presentes no arcabouço jurídico brasileiro, a exemplo da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que introduziu os serviços de telecomunicações em regime privado – o que levou à expansão e barateamento da telefonia móvel; da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, que disciplina o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS); da Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013, que instituiu a figura da autorização do Terminal de Uso Privado.

Também pretendemos trazer para o nível legal disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996. Isso possibilitará maior segurança jurídica aos investidores.

Este PLS apenas abre novas possibilidades, sem prejudicar atuais concessionários. Nos termos fixados, o particular poderá ser autorizado pelo Poder Público a construir e operar sua própria ferrovia, sem retirar a primazia do Estado para investir onde for oportuno e conveniente; seja diretamente, seja mediante concessões.

No âmbito dos trens de passageiros, por exemplo, prolifera o mito de que eles são sempre antieconômicos, necessitando ser subsidiados por pesadas contribuições estatais. No entanto, a realidade pode ser diferente: a experiência japonesa e a norte-americana mostram que a exploração imobiliária do entorno das estações permite o florescimento de serviços de transporte de passageiros integralmente privados.

Os instrumentos urbanísticos previstos no projeto, por sua vez, viabilizam a implantação de novas linhas. Um deles é o reparcelamento (*land readjustment*), por meio do qual imóveis antigos são substituídos por novos, mais adequados ao empreendimento ferroviário. É a solução adotada em diversos países asiáticos, a exemplo do Japão.

Vivemos, atualmente, situação histórica semelhante à dos EUA em 1980, quando aquele país não dispunha de um marco regulatório



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

31

favorável a novos investimentos privados na rede ferroviária. A crise nesta rede foi superada pelo *Staggers Rail Act*, no qual também nos inspiramos para elaborar a presente proposição. Aquela lei, ao permitir a flexibilização da regulação, foi responsável pelo incremento considerável da produtividade e do volume das cargas ferroviárias transportadas, concomitantemente com a redução das tarifas.

No caso brasileiro, propomos a possibilidade de o investidor privado explorar a ferrovia como atividade econômica mediante autorização do Poder Público em conformidade com o parágrafo único do art. 170 e com o art. 21, XII, “d”, ambos da Constituição Federal.

No regime de direito privado, a empresa exploradora da ferrovia terá liberdade para a proposição de seu traçado, preços, níveis de serviço, bem como suas especificações, de forma coordenada e colaborativa, em conjunto com os demais membros da entidade de autorregulação técnica: representantes dos passageiros, dos embarcadores e da indústria de insumos ferroviários.

Em tal regime, o Estado atuará primordialmente como supervisor e instância recursal da entidade de autorregulação, com o objetivo de garantir os direitos dos usuários e coibir práticas anticoncorrenciais. A regulação por parte da Administração, dedicar-se-á à uniformização e à padronização de sistemas a fim de maximizar os efeitos escala, densidade e escopo da rede, além da segurança do transporte.

No modelo proposto, ganha protagonismo a colaboração mútua entre os proprietários de imóveis lindeiros às novas ferrovias. Eles serão, afinal, os maiores interessados na valorização imobiliária decorrente do empreendimento, bem como no aumento do fluxo de cargas e passageiros.

Incorporamos à legislação mecanismos que permitirão maior integração e parcerias entre o poder público municipal e as administrações ferroviárias, a fim de mitigar e suprimir tanto os conflitos causados pelos cruzamentos em nível, quanto a carência de fontes de financiamento.

Por fim, cabe reiterar que o projeto não interfere nas ferrovias de titularidade pública outorgadas mediante concessão. Criamos, sim, nova ordem de ferrovias de titularidade privada e utilidade pública, mediante contratos de autorização de atividade econômica.



SF/18456.74190-97



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **JOSÉ SERRA**

32

Assim, confiantes de que a proposição que ora submetemos à apreciação dos Nobres Pares tende a revitalizar e, principalmente, a ampliar a infraestrutura ferroviária nacional, contamos com a colaboração dos membros do Senado Federal para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ SERRA**
PSDB-SP



SF/18456.74190-97

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de Junho de 1941 - Lei da Desapropriação por Utilidade Pública; Lei de Desapropriação - 3365/41
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:lei:1941;3365>
- Decreto nº 2.681, de 7 de Dezembro de 1912 - 2681/12
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1912;2681>
- Decreto nº 1.832, de 4 de Março de 1996 - DEC-1832-1996-03-04 - 1832/96
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1996;1832>
- Lei nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995 - Lei das Concessões de Serviços Públicos; Lei de Concessões; Lei Geral das Concessões - 8987/95
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1995;8987>
- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>
- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
 - artigo 320
- Lei nº 9.648, de 27 de Maio de 1998 - LEI-9648-1998-05-27 - 9648/98
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1998;9648>
- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
 - artigo 13
 - artigo 14
- Lei nº 11.079, de 30 de Dezembro de 2004 - LEI DE PARCERIA PUBLICO-PRIVADA / LEI DE PPP - 11079/04
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;11079>
- Lei nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011 - LEI-12379-2011-01-06 - 12379/11
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2011;12379>
 - artigo 23
 - artigo 24
- Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013 - Lei dos Portos (2013) - 12815/13
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12815>



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 129, DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que 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.

PRESIDENTE: Senador Tasso Jereissati

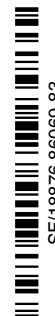
RELATOR: Senadora Lúcia Vânia

11 de Dezembro de 2018



PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que *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.*



RELATORA: Senadora LÚCIA VÂNIA

I – RELATÓRIO

A Comissão de Assuntos Econômicos passa a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra, que pretende, mediante autorização do Poder Público, pactuada em contrato, permitir aos agentes econômicos a construção e a operação de suas próprias ferrovias, em regime de direito privado, como atividade econômica.

O texto em análise contém 69 artigos, divididos em oito capítulos.

O Capítulo I trata das *Disposições Preliminares*, e contém quatro artigos, sendo que o primeiro deles indica o objeto da lei, que, além da exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada, disciplina também as atividades das administrações ferroviárias privadas, a autorregulação ferroviária e a

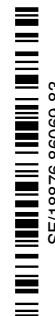
segurança do trânsito e do transporte ferroviários. Nos artigos seguintes está consignado o âmbito de aplicação da lei.

O Capítulo II, com dois artigos, estabelece *Definições e Competências*, traz as definições de administração ferroviária, serviços de transporte ferroviário, integração vertical, segregação geográfica e reparcelamento. Além disso, estabelece as competências da União para fiscalizar e regular o novo modelo e para arbitrar conflitos.

O Capítulo III, com dois artigos, dispõe sobre os *Princípios e Diretrizes*. Estipula que as atividades relacionadas ao novo modelo regulatório devem seguir os princípios constitucionais da ordem econômica, bem como impõe as diretrizes a serem seguidas no transporte ferroviário privado.

O Capítulo IV, que é a parte nuclear do projeto, denomina-se *Ferrovias Privadas em Regime de Direito Privado*, e está dividido em nove seções.

A Seção I, *Obtenção*, contém os arts. 9º a 15. O art. 9º determina que a exploração das ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada, em regime de direito privado, será realizada mediante autorização precedida de chamada ou anúncio públicos. O art. 10 determina que os interessados em explorar tais ferrovias deverão requerer autorização junto ao órgão ou à entidade competente, na forma do regulamento. Os arts. 12, 13 e 14, por sua vez, estabelecem regras e parâmetros para o processo de chamada ou anúncio públicos, e para seleção das ferrovias a serem autorizadas, enquanto o art. 15 relaciona as cláusulas essenciais do contrato de adesão a ser firmado entre as partes.

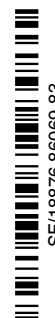


A Seção II, *Operação*, tem três artigos. O art. 16 estipula o regime de operação da autorizatária que deve ser de liberdade tarifária. O art. 17 indica que o uso da linha férrea por outras administrações ferroviárias distintas da autorizatária depende apenas de acordos voluntários entre as partes envolvidas. O art. 18 trata da desativação ou erradicação de ramais ferroviários privados.

A Seção III, *Extinção*, determina que as autorizações não têm vigência predefinida, sendo extintas somente por cassação, caducidade, decaimento, renúncia, anulação ou falência. Os arts. 20 a 24 detalham e especificam essas hipóteses.

A Seção IV, *Requisitos Prévios*, com dois artigos, indica os atos precedentes necessários à aprovação da autorização da ferrovia privada.

A Seção V, *Operações Ordinárias*, composta pelos arts. 28 a 34, trata das operações de licenciamento de trens e compartilhamento da infraestrutura das ferrovias privadas. O art. 28 estipula que a operação do transporte ferroviário de passageiros ou de cargas independe de novas outorgas do Poder Público. O art. 29 impõe a necessidade de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança, para a abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado. O art. 30 estabelece que as regras para o compartilhamento da infraestrutura entre as administrações ferroviárias intervenientes serão fixadas em contrato, observadas as disposições legais, e que somente em caso de frustração de conciliação a União arbitrarará o conflito. O art. 31 permite a contratação dos serviços de transporte com terceiros, não podendo a administração ferroviária eximir-se das responsabilidades decorrentes desse serviço. O art. 32 veda o transporte não

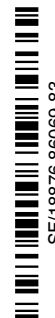


remunerado, salvo se houver disposição legal em contrário. O parágrafo único do artigo impõe que o ente que criar a obrigação de transporte não remunerado deverá efetuar o pagamento da tarifa com recursos orçamentários próprios. O art. 33 trata das regras para atendimento a reclamações. Finalmente, o art. 34 permite a cobrança pelas operações acessórias à realização do transporte e seu parágrafo único trata da divulgação de tabela contendo o preço desses serviços.

A Seção VI que trata das *Operações Extraordinárias*, contém apenas um artigo que estabelece as situações em que a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, bem como as condições para tal.

A Seção VII traz seis artigos que disciplinam Operações de Transporte. O art. 36 conceitua tarifa de transporte de cargas; o art. 44 proíbe a discriminação de nível de serviço injustificada. Já o art. 38 remete ao Código Civil e ao Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, para estabelecer a responsabilidade da administração ferroviária. O art. 39 estipula a responsabilidade por indenização em caso de tráfego mútuo; o art. 40 veda a comercialização de produtos não licenciados no interior dos trens e estações; e o art. 41 concede isenção de pagamento de preço ou tarifa ao menor de dois anos que não ocupe assento.

A Seção VIII trata das Operações Logísticas e dispõe em seu art. 42 que as atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas independem de novo ato administrativo que as autorize. O parágrafo único impõe que essas atividades sejam realizadas por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.

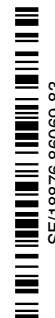


A Seção IX cuida das Operações Urbanísticas vinculadas à exploração ferroviária, trazendo, em seus quatro artigos, as regras para viabilizar o uso e ocupação do solo do entorno das linhas férreas e das estações ferroviárias. O último artigo desta seção, o art. 46, altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, para incluir os autorizatários entre os entes aptos a promover desapropriação.

O Capítulo V, composto de duas seções, cria, na primeira, a possibilidade de autorregulação das administrações ferroviárias e, na segunda, disciplina a supervisão da autorregulação. A Seção I consigna que a autorregulação se dará por meio de uma entidade privada autorizada a ser criada pelas partes interessadas, impõe as regras para sua composição, além de estipular que a ANTT assumiria todas as funções regulatórias enquanto não criada tal entidade. A Seção II trata da supervisão da autorregulação ferroviária, que competirá à ANTT, e estabelece suas atividades, nos termos do art. 50.

O Capítulo VI, também composto de duas seções, trata do segurança e proteção (*safety*) e da segurança e vigilância (*security*) do Trânsito e do Transporte Ferroviário de forma geral, ou seja, tanto daquele prestado atualmente por serviço público, quanto daquele futuramente prestado como atividade econômica.

A Seção I, que contém os arts. 51 a 58, intitulada *Segurança e Proteção do Trânsito*, traz disposições atualmente presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, atualizando-as a fim de dar maior efetividade às ações de prevenção de acidentes e ao socorro de eventuais vítimas de acidentes.



SF/18876.86069-83

A Seção II, com três artigos, indica as regras de Segurança e Vigilância do Transporte, estabelecendo, em seus três artigos, as ações de prevenção e de respostas a ações criminosas contra o transporte ferroviário.

O Capítulo VII, denominado *Financiamento* tem dois artigos que especificam os preços e tarifas a serem pagos à administração ferroviária pelo uso de suas áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços.

O oitavo e último Capítulo traz as disposições transitórias e finais. O art. 64 altera os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com o objetivo de harmonizar as formas de outorgas previstas na legislação atual com o conteúdo da nova Lei.

O art. 65 altera o art 320 do CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) para destinar percentual arrecadado com multas de trânsito para a promoção da segurança e para a construção e revitalização de passagens ferroviárias.

O art. 66 altera os arts. 23 e 24, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação para determinar a atualização anual do rol das ferrovias federais, bem como para dispor sobre as regras para a desativação ou erradicação de trechos de “tráfego inexpressivo”.

O art. 67, que altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, institui sistema de classificação das ferrovias a fim de contemplar a ferrovia de titularidade privada e de competência da União, Estados, Distrito Federal e Municípios.



O art. 68 delega ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT) a competência para detalhar, em regulamento, os direitos e deveres da administração ferroviária, dos embarcadores e dos passageiros; as atribuições e os procedimentos de segurança; e as multas e as demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

O art. 69 contém cláusula de vigência de noventa dias após a publicação oficial da lei.

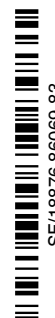
Em sua justificativa o autor informa que o projeto “procura incorporar as melhores práticas disponíveis no cenário internacional e as introduz, com as adaptações necessárias, no arcabouço normativo brasileiro”, disponibilizando um modelo que possibilita atrair investimentos privados para construção da infraestrutura em regime de competição onde haja interesse do mercado. Além disso, são criados instrumentos urbanísticos para a implantação de novas linhas e, para dar maior segurança jurídica aos investidores, são trazidas para o nível legal as disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

Recebida pelo Plenário desta Casa em 28 de junho de 2018, a matéria foi encaminhada a esta Comissão de Assuntos Econômicos; à Comissão de Serviços de Infraestrutura; e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo a esta última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Cabe à CAE a análise de mérito da matéria.



SF/18876.86069-83

Em linhas gerais, a proposição inova o ordenamento jurídico ao criar a possibilidade de exploração de ferrovias em regime de direito privado, aproveitando e adaptando precedentes da legislação federal de telecomunicações, portuária e de energia, conforme será pormenorizado mais adiante.

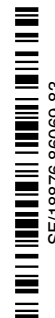
Pretende-se fomentar, com isso, nova ordem de exploração ferroviária como atividade econômica, em conformidade com os dispositivos constitucionais e mediante autorização do poder público.

O PLS nº 261, de 2018, vem em momento oportuno, pois é preciso reconhecer que a exploração ferroviária no Brasil está aquém de seu potencial, em grande medida, em razão de elevadas barreiras jurídicas à entrada e à saída do mercado, que inviabilizam o desenvolvimento pleno da atividade em proporção ao tamanho e à complexidade da economia brasileira.

Em nosso entender, parte significativa dessa estagnação deve-se ao fato de a regulação brasileira tratar a ferrovia exclusivamente como serviço público, descartando a possibilidade de exploração ferroviária como atividade econômica.

Ausentes os incentivos regulatórios e econômicos apropriados, o mercado ferroviário não evolui satisfatoriamente. Essa condição, entretanto, pode ser alterada por iniciativa parlamentar, sem a necessidade de Projeto de Emenda Constitucional. É justamente este o propósito do PLS nº 261, de 2018.

Para corrigir o fenômeno da estagnação de investimentos, o PLS nº 261, de 2018, cria a hipótese de o investidor privado explorar novos



SF/18876.86069-83

serviços de transporte ferroviário como atividade econômica, mediante autorização do poder público, de maneira que não precise entregar ao Estado os novos ativos que criar ao termo do contrato. Além disso, a proposição autoriza o investidor privado escolher o traçado, adotar as características técnicas, e cobrar os preços que considerar adequados ao negócio que pretende implementar e desenvolver.

Diferentemente do caso das concessões, os ativos do autorizatário não se caracterizam como bens reversíveis que devam ser entregues ao poder público após determinado período. Com isso, o empreendedor poderá praticar tarifas mais baixas, posto que não terá prazo fixado pelo Estado para amortizar seus investimentos.

Também deixam de ser necessários os complexos procedimentos de encerramento da concessão, que em geral resultam em disputas judiciais ou pressão dos incumbentes pela prorrogação dos contratos originais.

Elimina-se, ademais, todo o debate em torno do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, que frequentemente produz passivos contingentes a serem suportados pelo orçamento público no futuro.

O investidor privado, de acordo com o modelo desenhado na proposição, tem a garantia de que, se continuar executando o serviço ferroviário com segurança, não terá que abrir mão de seus ativos para o Estado.

Em nosso entender, o projeto dá oportunidade para o investidor privado empreender sem as amarras dos contratos de concessão, como,



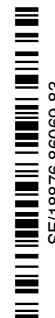
inclusive, já ocorre nos mercados portuário, aéreo, de óleo e gás, e de telecomunicações.

Além do investimento direto das firmas privadas, a introdução do novo paradigma é promissora, porque criará fonte de receitas estatais por meio de tributação de atividades que atualmente inexistem no mercado brasileiro. À guisa de exemplo, o mercado ferroviário americano, que em termos de extensão ferroviária é dez vezes maior que o brasileiro, arrecada anualmente cerca de US\$ 33 bilhões em tributos.

O desenvolvimento de novos empreendimentos ferroviários financiados pela iniciativa privada por meio dos mecanismos de *Project Finance* idealizados no PLS nº 261, de 2018, terá o duplo condão de ajudar a reequilibrar o resultado fiscal e de aquecer a economia, forçando a criação de ciclo virtuoso de desenvolvimento.

A proposição, por meio de instrumentos urbanísticos já conhecidos internacionalmente, mas pouco empregados no Brasil, como o parcelamento do solo, viabiliza o pleno aproveitamento do entorno das linhas férreas e a captura da valorização por elas gerada, criando meios de autofinanciar os empreendimentos sem a necessidade de significativos aportes financeiros na aquisição de imóveis. Naturalmente, tais operações terão que observar projeto urbanístico e modelo institucional aprovados pelo município e coerentes com seu plano diretor.

A lógica adotada é que a valorização imobiliária provocada pelo empreendimento ferroviário contribua para financiar a própria implantação e conservação dessa infraestrutura. Essa engenharia financeira maximiza a função social do imóvel e a criação de valor para a terra, distribuindo equitativamente a riqueza.



A fim de evitar o comportamento abusivo do proprietário de imóvel necessário ao empreendimento, o PLS prevê a hipótese de desapropriação promovida pela própria administração ferroviária, nos termos do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que também está sendo alterado.

A promoção de desapropriações por permissionários, autorizatários e arrendatários, fora incorporada ao Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, pela Medida Provisória nº 700, de 2015, mas deixou de vigorar por força da não votação desta pelo Congresso Nacional no prazo constitucional. Apesar disso, a MPV foi amplamente discutida na Comissão Mista instituída para sua apreciação, razão pela qual a proposição retoma parte de seu texto original.

Embora os autorizatários não prestem serviço público, as atividades econômicas por eles exploradas são de interesse público. Nesse sentido, a autorização de ferrovias privadas será precedida de procedimento administrativo destinado a verificar sua conveniência para o poder público e a assegurar sua inserção harmoniosa no Subsistema Ferroviário Federal do Sistema Nacional de Viação, de que trata a Lei nº 12.379, de 2011.

Trata-se, portanto, de uma infraestrutura privada, mas de utilidade pública, a exemplo dos terminais portuários de uso privado e dos oleodutos e gasodutos objeto, respectivamente, das Lei nº 12.815, de 2013 (Lei dos Portos) e nº 9.478, de 1997 (Política Energética Nacional).

Caracterizado o interesse público, a possibilidade de desapropriação dos imóveis necessários ao empreendimento pelo autorizatário mostra-se indispensável, pois, do contrário, um único



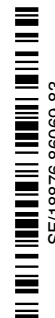
proprietário de terreno sobre o qual deva passar a ferrovia poderia inviabilizar sua construção, prejudicando assim o desenvolvimento nacional.

A exemplo do que se dá no caso dos concessionários, caberá ao poder público editar o decreto de utilidade pública, indicando os imóveis necessários ao empreendimento. O contrato de adesão que formalizará a autorização, por sua vez, atribuirá ao autorizatário a prerrogativa de promover as desapropriações por sua conta e risco, eliminando, assim, qualquer risco para o Erário.

A proposição também autoriza mecanismos de autorregulação, de maneira a permitir que o mercado, por meio de entidade criada para esse fim, com a participação dos usuários, possa gerir e coordenar o trânsito de pessoas e mercadorias por linhas de diferentes empresas, sem a necessidade de uma intervenção futura mais onerosa do Estado.

Essa solução inspira-se no atual modelo de autorregulação da operação do sistema elétrico brasileiro administrado pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e pelo modelo de menor regulação americano, que tem resultados bastante satisfatórios no sistema de transporte de carga daquele país.

Do nosso ponto de vista, a autorização de investimentos em ativos próprios por novas empresas ferroviárias será capaz de ampliar o investimento privado no Brasil. A tendência é que, com a aprovação desta proposição, o Brasil possa experimentar o mesmo efeito ocorrido nos EUA, com a aprovação do *Staggers Rail Act* de 1980, que salvou o mercado ferroviário americano da falência ao proporcionar a redução do preço do frete ferroviário americano em cerca de 50% e incrementar o volume da carga transportada e a produtividade em 100% e 150%, respectivamente.



Ao abrir a possibilidade de investimento por interesse eminentemente privado espera-se diminuir o “Custo Brasil”, aumentar a produtividade do mercado interno, desonerar o Estado, bem como aumentar a competitividade dos territórios que aplicarem o modelo.

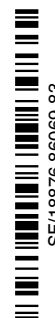
Entretanto, com o objetivo de evitar inseguranças jurídicas, recomendamos a adoção de algumas emendas de mérito e de redação a fim de darmos mais clareza ao texto.

Inicialmente, consideramos que a reserva contida no art. 27 para formação do capital social do requerente da autorização, pode dificultar a entrada no mercado de novos *players*, diminuindo a sua contestabilidade, além de aumentar a burocracia, o que é indesejável. Sendo assim, propomos sua exclusão do corpo do PLS.

Observamos que a autorização de tráfego contida na redação do art. 29 dá margem a se confundir com a autorização senso estrito do art. 28 que permite a exploração privada, razão pela qual propomos uma emenda que torna o texto mais claro, substituindo “expressa autorização” por “aprovação”.

Além disso, notamos que, a redação do inciso I do § 1º do art. 48 pode permitir a interpretação equivocada de que todas as administrações ferroviárias nacionais devam obrigatoriamente participar de qualquer entidade autorregulatória a ser criada - o que seria inconstitucional -, pois ninguém pode ser compelido a associar-se ou a permanecer associado.

Considerando que também é possível a criação de entidades autorregulatórias regionais ou locais, e não apenas uma única entidade nacional, somente faz sentido exigir a participação de representantes das



concessionárias ou das autorizatórias filiados à respectiva entidade. Ainda mais porque a nova norma poderá ser aplicada pelos Estados-federados e municípios que poderão ter malhas segregadas da malha nacional. Por esses motivos, propomos emenda ao referido dispositivo.

Quanto à técnica legislativa, a fim de se aperfeiçoar a clareza, a precisão e a ordem lógica, merecem reparos o inciso VII do art. 8º, o *caput* do art. 42 e o § 1º do art. 44.

Por fim, o art. 25 deve ser excluído por repetir o conteúdo de outro dispositivo.

III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, com as emendas abaixo relacionadas.

EMENDA Nº 1 - CAE

Substitua-se no art. 29 do PLS nº 261, de 2018, a expressão “expressa autorização” por “aprovação”.

EMENDA Nº 2 - CAE

Dê-se nova redação ao inciso I do § 1º do art. 48 do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 48

.....

§ 1º

I – 60% (sessenta por cento) de representantes oriundos dos concessionários ferroviários e autorizatórias ferroviárias filiados à entidade proporcionalmente a sua participação na extensão da malha ferroviária em operação

.....”



SF/18876.86069-83

EMENDA Nº 3 - CAE

Dê-se nova redação ao inciso VIII do art. 8º do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 8º

VIII – estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de abusos da condição de monopolista natural.”

.....”

EMENDA Nº 4 - CAE

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 42 do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 42. A atuação das administrações ferroviárias em atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às suas linhas férreas não dependerá de nova concessão, permissão, ou autorização do poder público

.....”

EMENDA Nº 5 - CAE

Exclua-se do § 1º do art. 44 do PLS nº 261, de 2018, o vocábulo “constituída”.

EMENDA Nº 6 - CAE

Exclua-se o art. 25 do PLS nº 261, de 2018, renumerando-se os demais artigos.

EMENDA Nº 7 - CAE

Exclua-se o art. 27 do PLS nº 261, de 2018, renumerando-se os demais artigos.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relatora





Relatório de Registro de Presença
CAE, 11/12/2018 às 10h - 43ª, Ordinária
 Comissão de Assuntos Econômicos

MDB			
TITULARES		SUPLENTE	
RAIMUNDO LIRA	PRESENTE	1. EDUARDO BRAGA	PRESENTE
ROBERTO REQUIÃO		2. ROMERO JUCÁ	PRESENTE
GARIBALDI ALVES FILHO	PRESENTE	3. ELMANO FÉRRER	
ROSE DE FREITAS		4. WALDEMIR MOKA	PRESENTE
SIMONE TEBET	PRESENTE	5. AIRTON SANDOVAL	PRESENTE
VALDIR RAUPP	PRESENTE	6. DÁRIO BERGER	
FERNANDO BEZERRA COELHO			

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTE	
GLEISI HOFFMANN		1. GUARACY SILVEIRA	
HUMBERTO COSTA		2. FÁTIMA BEZERRA	PRESENTE
JORGE VIANA		3. PAULO PAIM	PRESENTE
JOSÉ PIMENTEL	PRESENTE	4. REGINA SOUSA	PRESENTE
LINDBERGH FARIAS		5. PAULO ROCHA	PRESENTE
ACIR GURGACZ		6. RANDOLFE RODRIGUES	PRESENTE

Bloco Social Democrata (PSDB, DEM)			
TITULARES		SUPLENTE	
TASSO JEREISSATI	PRESENTE	1. ATAÍDES OLIVEIRA	
ROBERTO ROCHA	PRESENTE	2. DALIRIO BEBER	
JOSÉ SERRA	PRESENTE	3. FLEXA RIBEIRO	PRESENTE
RONALDO CAIADO		4. DAVI ALCOLUMBRE	
JOSÉ AGRIPIANO		5. MARIA DO CARMO ALVES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
OTTO ALENCAR	PRESENTE	1. SÉRGIO PETECÃO	PRESENTE
OMAR AZIZ		2. JOSÉ MEDEIROS	
CIRO NOGUEIRA		3. BENEDITO DE LIRA	

Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania (PPS, PSB, PCdoB, PV, REDE, PODE)			
TITULARES		SUPLENTE	
LÚCIA VÂNIA	PRESENTE	1. VAGO	
LÍDICE DA MATA		2. CRISTOVAM BUARQUE	PRESENTE
VANESSA GRAZZIOTIN	PRESENTE	3. VAGO	

Bloco Moderador (PTB, PRB, PR, PTC)			
TITULARES		SUPLENTE	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	1. PEDRO CHAVES	PRESENTE
ARMANDO MONTEIRO	PRESENTE	2. CÁSSIO CUNHA LIMA	
VICENTINHO ALVES	PRESENTE	3. CIDINHO SANTOS	

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLS 261/2018)

A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM AS EMENDAS NºS 1 A 7 - CAE.

11 de Dezembro de 2018

Senador TASSO JEREISSATI

Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos

REQ
00020/2019

REQUERIMENTO Nº DE - CI



Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PLS 261/2018, que “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.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Representante do Tribunal de Contas da União - TCU
2. Senhor Guilherme Quintella da Estação da Luz Participações - EDPL
3. Senhor Edeon Vaz da Associação Brasileira dos Produtores de Soja
- Aprosoja
4. Representante da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil
- CNA

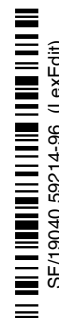
Sala da Comissão, 15 de abril de 2019.

Senador Jean Paul Prates
(PT - RN)
Senador



REQ
00021/2019

REQUERIMENTO Nº DE - CI



SF/19040.59214-96 (LexEdit)

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do RQS 20/2019, com o objetivo de instruir o PLS 261/2018, *que 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*, sejam incluídos os seguintes convidados:

1. Senhor Maurício Ferreira Wanderley, especialista em regulação de ferrovias
2. Senhor Guilherme Quintella da Estação da Luz Participações - EDPL
3. Senhor Edeon Vaz da Associação Brasileira dos Produtores de Soja
- Aprosoja
4. Representante da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil
- CNA

JUSTIFICAÇÃO

Este Aditamento ao RQS 20/2019 visa à substituição do representante do Tribunal de Contas da União pelo Senhor Maurício Ferreira Wanderley, especialista em regulação de ferrovias.

Sala da Comissão, 23 de abril de 2019.

Senador Jean Paul Prates
(PT - RN)
Senador



SF/19040.59214-96 (LexEdit)

REQ
00027/2019

REQUERIMENTO Nº DE - CI



SF/19692.08549-78 (LexEdit)

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, que na Audiência Pública objeto do REQ 20/2019 - CI e do REQ 21/2019 - CI, com o objetivo de instruir o PLS 261/2018, *que 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*, sejam incluídos os seguintes convidados:

1. Senhor Bernardo Figueiredo
2. Representante da Confederação Nacional da Indústria - CNI

JUSTIFICAÇÃO

Haja vista as considerações pertinentes apresentadas pela Senadora Kátia Abreu, em sessão da Comissão de Serviços de Infraestrutura, realizada no dia 14/05/2019, torna-se oportuno que, na audiência pública, que visa a instruir o PLS 261, de 2018, participem também o Senhor Bernardo Figueiredo, ex-presidente

da Empresa de Planejamento e Logística - EPL e um representante a ser indicado pela Confederação Nacional da Indústria - CNI.

Sala da Comissão, 16 de maio de 2019.

Senador Jean Paul Prates
(PT - RN)
Senador

