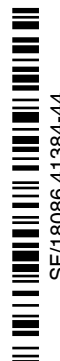




PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

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.



SF/18086.41384-44

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.



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;



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.

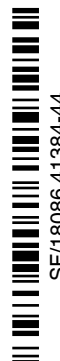
CAPÍTULO III

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;





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;

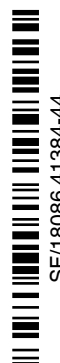
IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;

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;





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.

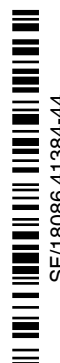
Art. 10. O interessado em obter a autorização de ferrovias em regime privado poderá requerê-la ao órgão ou à entidade competente a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 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





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:

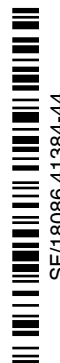
I – a região geográfica na qual será implantada a ferrovia;

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





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;



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/18086.41384-44



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



Extinção

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

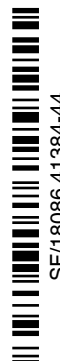
- I – cassação;
- II – caducidade;
- III – decaimento;
- IV – renúncia;
- V – anulação; ou
- VI – falência.

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.





§ 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;



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.



§ 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.

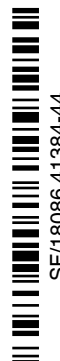
Art. 31. As administrações ferroviárias poderão contratar com terceiros serviços e obras necessários à execução do transporte sem que isso as exima das responsabilidades decorrentes.

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.





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.



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.



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.

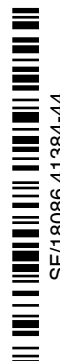
§ 2º A entidade de propósito específico será aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital.

§ 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:





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.

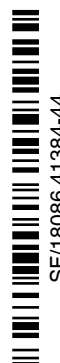
.....” (NR)

CAPÍTULO V

AUTORREGULAÇÃO

Seção I

Entidade Privada de Autorregulação Ferroviária





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;

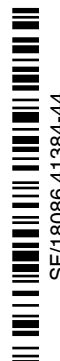
IV – propor a revogação e a alteração de normas regulatórias incompatíveis com sua autorregulação.

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:





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.



§ 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



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;

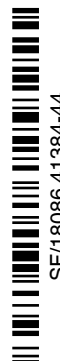
VIII – deliberar sobre as propostas de revogação e de alteração das normas regulatórias federais incompatíveis com a autorregulação da entidade privada.

§ 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.

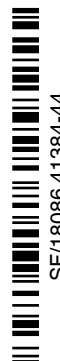
Parágrafo único. A responsabilidade da administração ferroviária abrange a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações necessários à segurança da operação em situações regulares e de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

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/18086.41384-44



§ 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



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/18086.41384-44



§ 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;



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

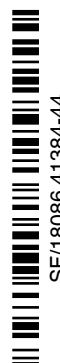
Art. 64. Os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13.

.....

V –

.....



SF/18086.41384-44



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.

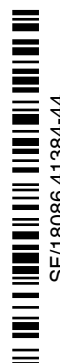
§ 1º Órgão ou entidade competente atualizará na internet a relação de que trata o *caput* em formato tabular e geográfico.

§ 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).





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;

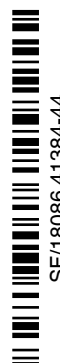
II – as atribuições e os procedimentos de segurança; e

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. Muitos governos, desde o Império até os tempos atuais, se negaram a reconhecer os benefícios da livre iniciativa, apostando



SF/18086.41384-44



sempre no intervencionismo estatal exagerado, que nunca logrou êxito no médio ou longo prazo.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) que ora apresentamos, fundamentado em amplas evidências empíricas, reconhece as melhores práticas disponíveis no cenário internacional e as introduz, com as adaptações necessárias, no arcabouço normativo brasileiro. Não estamos, por assim dizer, inventando nada novo; apenas aproveitamos o que há de mais exitoso na legislação brasileira de diversas áreas de infraestrutura e na experiência ferroviária internacional.

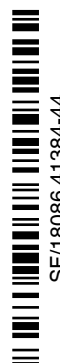
Motivos não faltam para propormos este passo civilizatório. Atualmente, a economia brasileira, embora figure em 7º lugar em *ranking* global, tem uma péssima qualidade de infraestrutura ferroviária. Segundo o Fórum Econômico Mundial, a infraestrutura ferroviária brasileira ocupa apenas a 88ª posição 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, quando praticamente toda a malha federal foi desestatizada na forma de concessões de serviços públicos. Em extensão de trilhos ativos, retrocedemos aos patamares de 1911, apesar de todos os avanços em produtividade e segurança trazidos com as concessões ferroviárias.

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

E, no mercado interurbano, ao contrário das nações desenvolvidas, onde é comum o emprego de trens de alta velocidade, o Brasil é caracterizado por profunda dependência do modo rodoviário e, conseqüentemente, de suas externalidades negativas, sociais e ambientais.

Parte significativa deste atraso está na aposta salvacionista do grande Estado Empresário. Voraz comedor de tributos, pífilo provedor de serviços, o Brasil grandioso da Rede Ferroviária Federal S.A., da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A., da Empresa, Construções





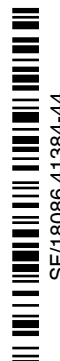
e Ferrovias S.A. (VALEC), para citar apenas três, é, na verdade, um Brasil de autoenganos, de dívidas, de prejuízos bilionários, de exatos 8.534 km de ferrovias abandonadas, de 51.530 km de ferrovias planejadas e de pouco mais de 10.000 km de ferrovias ativas em plena operação.

Em um cenário muito diferente, vemos nos Estados Unidos da América que 574 ferrovias atuam em regime de cooperação na exploração privada de significativos 222.987 km de linhas ativas, com receitas anuais de US\$ 71,6 bilhões. Na Ásia, vemos a China construir e operar, em curto espaço de tempo, cerca de 22 mil km de linhas, somente de alta velocidade, fundamentadas em operações urbanísticas de *land readjustment* e organizada em integração vertical, e capazes de operar trens a mais de 250 km/h, enquanto os trens brasileiros mal alcançam 50 km/h.

Mitos proliferam no cenário nacional, informando que trens de passageiros são sempre antieconômicos, necessitando ser subsidiados por pesadas contribuições estatais. Não importam os fatos. No Japão e nos Estados Unidos, a exploração imobiliária do entorno das estações ferroviárias permite o florescimento de serviços de transporte ferroviário de passageiros integralmente privados. Aqui, temos engarrafamentos rodoviários em abundância e faltam-nos os instrumentos urbanísticos e a segurança jurídica necessários à livre iniciativa privada no setor ferroviário.

É justamente isso que propomos: segurança jurídica ao resgatarmos e atualizarmos, em um diploma legal específico, o que há de mais eficiente no cenário internacional. Para tanto, 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 no regime privado; do Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996; 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; da Medida Provisória nº 700, de 8 de dezembro de 2015, que buscou trazer celeridade aos processos de desapropriação; entre outros.

Vivemos, atualmente, situação histórica semelhante à dos Estados Unidos em 1980. As ferrovias concedidas não têm segurança para investir por conta e risco, e o Estado não consegue, sozinho, libertar-se de seus autoenganos.





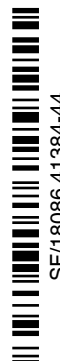
A crise ferroviária americana foi superada pelo *Staggers Rail Act*, no qual nos inspiramos para elaborar a presente proposição. Em síntese, aquela lei, ao permitir a flexibilização da regulação, foi responsável pelo incremento considerável da produtividade e do volume das cargas ferroviárias transportadas, concomitantemente com a redução das tarifas.

Os Estados Unidos provaram que, mesmo em um ambiente de extrema competição inter e intramodal, o mercado ferroviário pode ser dinâmico e eficiente, se os incentivos certos estiverem disponíveis. Já no Brasil, porém, a União acumula dívidas e incertezas em suas grandes ferrovias estatais construídas pela VALEC. As demais ferrovias, embora concedidas à exploração pela iniciativa privada, continuam de titularidade pública e são sujeitas a uma série de restrições regulatórias, que as impedem, na prática, de investir.

O futuro trágico que atualmente se desenha, entretanto, não nos é inescapável. Podemos corrigi-lo. Neste PLS, instituímos a possibilidade de o investidor privado explorar a ferrovia como atividade econômica autorizada pelo poder público em conformidade com o parágrafo único do art. 170 e com o art. 21, XII, “d”, da Constituição Federal.

No regime de direito privado, a ferrovia de propriedade privada terá liberdade para a proposição de seu traçado, preços, níveis de serviço, bem como para fixar, de forma coordenada e colaborativa, sua autorregulação técnica. Nesse regime, o Estado atuará primordialmente como regulador técnico e de segurança, defensor dos direitos dos consumidores e inibidor de práticas anticoncorrenciais, deixando as demais decisões a quem tem mais informações. A regulação econômica será focada na proteção da livre concorrência e em ação antitruste. A regulação técnica dedicar-se-á à uniformização e à padronização de sistemas a fim de maximizar os efeitos escala, densidade e escopo da rede. Enquanto a regulação de *safety* e *security* será dedicada à segurança do trânsito e do transporte ferroviário.

A lógica dos obscuros reequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão é afastada, e em seu lugar é privilegiada a lógica da cooperação fundamentada em acordos voluntários entre as partes. Neste novo paradigma, perdem espaço as desapropriações forçadas e ganham protagonismo a colaboração mútua entre os proprietários de imóveis





lindeiros às novas ferrovias – eles são, afinal, os maiores interessados na valorização de seus bens, bem como no aumento do fluxo de passageiros.

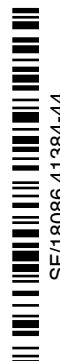
Incorporamos à legislação mecanismos que permitirão maior integração e parcerias entre o poder público municipal e as administrações ferroviárias, a fim de mitigar e suprimir tanto os conflitos causados pelos cruzamentos em nível, quanto a carência de fontes de financiamento.

Por fim, cabe esclarecer que não interferimos nas ferrovias de titularidade pública e operação privada, já sob contratos de concessão de serviços públicos. Criamos, sim, nova ordem de ferrovias de titularidade privada e utilidade pública, mediante contratos de autorização de atividade econômica.

Assim, esta proposição que ora submetemos à apreciação dos Nobres Pares cria norma nacional, de aplicação simples e repetível por todos os entes subnacionais, tendente a revitalizar, mas, principalmente, a ampliar a infraestrutura ferroviária nacional. Por essa razão, conto com a colaboração de todos para sua célere aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ SERRA**
PSDB-SP



SF/18086.41384-44