



CONGRESSO NACIONAL

VETO N° 67, DE 2021

Veto Parcial apostado ao Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (nº 3.754/2021, na Câmara dos Deputados), que "Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973".

Mensagem nº 726 de 2021, na origem
DOU - Ed. Extra "C" de 23/12/2021

Recebido o veto no Senado Federal: 27/12/2021
Sobrestando a pauta a partir de: 04/03/2022

DOCUMENTOS:

- Mensagem
- Autógrafo da matéria vetada

PUBLICAÇÃO: DCN de 03/02/2022



[Página da matéria](#)

DISPOSITIVOS VETADOS

- 67.21.001: § 4º do art. 15
- 67.21.002: alínea "e" do inciso II do § 1º do art. 25
- 67.21.003: inciso V do "caput" do art. 27
- 67.21.004: inciso III do "caput" do art. 29
- 67.21.005: inciso IV do "caput" do art. 29
- 67.21.006: § 2º do art. 36
- 67.21.007: "caput" do art. 38
- 67.21.008: "caput" do § 1º do art. 38
- 67.21.009: inciso I do § 1º do art. 38
- 67.21.010: inciso II do § 1º do art. 38
- 67.21.011: inciso III do § 1º do art. 38
- 67.21.012: § 2º do art. 38
- 67.21.013: inciso IV do art. 57
- 67.21.014: inciso I do § 1º do art. 58
- 67.21.015: inciso II do § 1º do art. 58
- 67.21.016: § 3º do art. 58
- 67.21.017: § 4º do art. 58
- 67.21.018: § 11 do art. 64
- 67.21.019: "caput" do § 12 do art. 64
- 67.21.020: inciso I do § 12 do art. 64
- 67.21.021: inciso II do § 12 do art. 64
- 67.21.022: inciso III do § 12 do art. 64
- 67.21.023: inciso IV do § 12 do art. 64
- 67.21.024: "caput" do art. 66
- 67.21.025: § 1º do art. 66
- 67.21.026: § 2º do art. 66
- 67.21.027: "caput" do art. 67
- 67.21.028: § 1º do art. 67
- 67.21.029: § 2º do art. 67
- 67.21.030: § 3º do art. 67
- 67.21.031: § 3º do art. 176A da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, com a redação dada pelo art. 69 do projeto
- 67.21.032: "caput" do art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com a redação dada pelo art. 72 do projeto
- 67.21.033: § 1º do art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com a redação dada pelo art. 72 do projeto
- 67.21.034: § 2º do art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com a redação dada pelo art. 72 do projeto
- 67.21.035: "caput" do art. 74

- 67.21.036: inciso VI do "caput" do art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, com a redação dada pelo art. 74 do projeto
- 67.21.037: § 4º do art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, com a redação dada pelo art. 74 do projeto
- 67.21.038: art. 79

MENSAGEM Nº 726

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos previstos no § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei nº 3.754, de 2021 (nº 261, de 2018 no Senado Federal), que “Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973”.

Ouvido, o Ministério da Economia manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

§ 4º do art. 15 do Projeto de Lei

“§ 4º A destinação final dos bens relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do **caput** deste artigo deve ser determinada pelo regulador ferroviário, segundo as diretrizes do poder concedente, com base em estudo apresentado pela concessionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido.”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que a destinação final dos bens relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do **caput** do art. 15 deveria ser determinada pelo regulador ferroviário, segundo as diretrizes do poder concedente, com base em estudo apresentado pela concessionária responsável pela malha em que estivesse inserido o trecho desativado ou devolvido.

Entretanto, em que pese meritória, a proposição contraria o interesse público por estabelecer indevidamente a competência para destinação de imóvel público de titularidade da União ao regulador ferroviário, em contraposição ao disposto no art. 23 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998.”

Art. 74 do Projeto de Lei, que altera a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002

“Art. 74. O art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 11.....

.....
VI - valores não tributários, multas, outorgas e indenizações devidos à União pelas concessionárias e autorizatárias ferroviárias nos termos da regulamentação.

.....
§ 4º Os recursos referidos no inciso VI do **caput** deste artigo devem ser aplicados exclusivamente no fomento do modo ferroviário.’ (NR)’

Razões do voto

“A proposição legislativa altera o rol de recursos legalmente atribuídos ao Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes - FNIT para incluir valores não tributários, multas, outorgas e indenizações devidos à União pelas concessionárias e autorizatárias ferroviárias nos termos da regulamentação, além de estabelecer aplicação exclusiva desses recursos no fomento do modo ferroviário.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, pois ao vincular recursos para investimentos ou fundos, reduziria a flexibilidade e a eficiência na gestão do caixa do setor público, de modo a dificultar o direcionamento dos recursos para as programações que mais necessitem a cada exercício. Isso significaria congelar prioridades por décadas, ao longo de todo o período de vigência dos contratos, e impediria o direcionamento desses recursos para a conta única e a alocação eficiente dentro do processo orçamentário.

Outrossim, a vinculação de receita em questão não está acompanhada de restrição temporal, nem apresenta cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos, em contrariedade ao disposto no art. 136 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 - Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2021, e no art. 134 da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 - Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2022.”

Ouvido, o Ministério da Infraestrutura manifestou-se pelo voto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

Alínea ‘e’ do inciso II do § 1º do art. 25 do Projeto de Lei

“e) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental;”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que o requerimento para obter a autorização para a exploração de novas ferrovias deveria ser instruído com relatório técnico descritivo que contasse com, entre outros requisitos, um relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, pois na autorização para exploração de serviços ferroviários, o risco de implantação do empreendimento é exclusivo do particular. Portanto, não seria o caso de imputar ao Poder Público a tarefa de analisar os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental produzidos pelo interessado em obter a autorização. Tal disposição implicaria gasto desnecessário de recursos humanos e financeiros por parte das entidades públicas envolvidas na análise dos requerimentos de autorização e aumentaria de forma significativa e desnecessária o lapso temporal para a conclusão de tais processos.”

Inciso V do art. 27 do Projeto de Lei

“V - a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída.”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que o chamamento de que trata o art. 26 do Projeto de Lei deveria indicar, obrigatoriamente, entre outras informações, a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, pois, na autorização para exploração de serviços ferroviários, o risco de implantação do empreendimento é exclusivo do particular. Portanto, não seria pertinente que o Estado determinasse qual deveria ser a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída, nem mesmo no caso de chamamento de interessados. Ademais, definir previamente qual deveria ser a capacidade da infraestrutura não representaria benefício ao processo de outorga de autorizações ferroviárias.”

Incisos III e IV do caput do art. 29 do Projeto de Lei

“III - capacidade de transporte;

IV - condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que seriam essenciais, entre as cláusulas do contrato de autorização de ferrovias, a capacidade de transporte e as condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, pois, na autorização para exploração de serviços ferroviários, o risco de implantação do empreendimento é exclusivo do particular. Portanto, não seria pertinente que o Estado determinasse qual deveria ser a capacidade de transporte da ferrovia autorizada.

Além disso, também não seria o caso de estabelecer nos contratos de autorização as condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária, pois na autorização o compartilhamento da malha férrea é um direito do outorgado e não uma obrigação, tal como ocorre na concessão. Tampouco, tornar a cláusula obrigatória agregaria em termos de eficiência da operação do privado.”

§ 2º do art. 36 do Projeto de Lei

“§ 2º A operação dos trechos ferroviários de que trata o § 1º deste artigo depende de aprovação da transferência da outorga de autorização pelo regulador ferroviário.”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que a operação dos trechos ferroviários de que trata o § 1º do art. 36 do Projeto de Lei dependeria de aprovação da transferência da outorga de autorização pelo regulador ferroviário.

Entretanto, em que pese meritória, a proposição contraria o interesse público haja vista apresentar erro material, uma vez que não se trata de transferência de autorização, mas de transferência de ativo ferroviário. No caso, se faria necessário um novo requerimento e um novo contrato de autorização em nome do novo investidor. Trata-se, portanto, de transferência de um ativo da autorizatária para terceiro que, para operá-lo, deverá requerer uma nova autorização.”

Art. 38 do Projeto de Lei

“Art. 38. É vedada a recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas.

§ 1º É justificativa para a recusa de transporte de carga ferroviária, na forma do regulamento:

I - a saturação da via;

II - o não atendimento das condições contratuais de transporte;

III - a indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios adequados ao transporte da carga.

§ 2º Cabe ao regulador ferroviário fiscalizar o cumprimento do disposto neste artigo.”

Razões do veto

“A proposição legislativa estabelece que seria vedada a recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas, admitidos como justificativa para a recusa de transporte de carga ferroviária, na forma do regulamento: a saturação da via, o não atendimento das condições contratuais de transporte e a indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios adequados ao transporte da carga. Além disso, caberia ao regulador ferroviário fiscalizar o cumprimento do no art. 38.

Entretanto, em que pese meritória, a proposição contraria o interesse público, tendo em vista que o artigo indica que a vedação à recusa injustificada de transporte de cargas é aplicável para qualquer ferrovia outorgada, quer no regime de direito público, quer no regime de direito privado. Na outorga em regime de direito privado, por autorização, essa obrigação não faz sentido, haja vista a discricionariedade do autorizatário acerca da disponibilidade ou não de capacidade de transporte em suas linhas férreas.”

Ouvido, o Ministério da Justiça e Segurança Pública manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

Inciso IV do caput do art. 57 do Projeto de Lei

“IV - prevenir crimes e contravenções em suas dependências;”

Razões do veto

“A proposição legislativa estabelece que a operadora ferroviária teria o dever de adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a prevenir crimes e contravenções em suas dependências.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público por ser excessivamente ampla, podendo dar margem a ações por parte das operadoras ferroviárias que só poderiam ser adotadas por agentes de segurança pública. Certamente que as operadoras ferroviárias poderão adotar medidas para prevenir a ocorrência de ilícitos em suas dependências, como qualquer outra empresa

ou cidadão, mas apenas aquelas que forem compatíveis com a sua condição de entidade privada. E o veto a esse dispositivo em nada impedirá que as operadoras ferroviárias promovam tais medidas. Além disso, a redação do inciso IV do art. 57 desconsidera disposições da Lei nº 7.102, de 1983, que estabelece regramento específico para a constituição e funcionamento de empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte voltados exclusivamente para a proteção de patrimônio privado ou pessoas em particular, o que não é o caso da proposta. Entendimento diverso, colocaria em risco inclusive a atividade dos órgãos oficiais de segurança, que tem a competência constitucional para a preservação da ordem pública e para a repressão de crimes de modo amplo.

Sendo assim, acolhe-se a recomendação de veto somente ao inciso IV do art. 57 por contrariedade ao interesse público, em razão da insegurança jurídica ao se permitir o exercício de atividade de repressão de crimes por particulares.”

Inciso I do § 1º do art. 58 do Projeto de Lei

“I - remover os feridos para pronto-socorro ou para hospital;”

Razões do veto

“A proposição legislativa estabelece que, compete à operadora ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes. E que, em caso de crime praticado em material rodante ou em imóveis sob responsabilidade da operadora ferroviária, sua equipe de segurança, independentemente da presença de autoridade ou de agente policial, deverá remover os feridos para pronto-socorro ou para hospital.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público porque a norma passa a ideia de que a operadora ferroviária terá sempre a obrigação de remoção de feridos, quando a pertinência da remoção ou não dos feridos pela operadora ferroviária deverá depender das circunstâncias de cada caso. Poderá haver situações em que a remoção de feridos por pessoas da equipe de segurança privada da operadora seria desaconselhável. Por exemplo, quando essa remoção exigir conhecimentos técnicos específicos para que a saúde da vítima não seja comprometida. Além disso, certamente que, quando as situações do caso assim aconselharem, a remoção de feridos pela operadora ferroviária deverá ocorrer não apenas em caso de crimes, como previsto na propositura, mas em também em casos de acidentes ou outros eventos que resultem em feridos em suas dependências ou no material rodante.”

Inciso II do § 1º do art. 58 do Projeto de Lei

“II - prender em flagrante os autores de crimes ou de contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente;”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que, em caso de crime praticado em material rodante ou em imóveis sob responsabilidade da operadora ferroviária, sua equipe de segurança, independentemente da presença de autoridade ou de agente policial, deverá prender em flagrante os autores de crimes ou de contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público e incorre em vício de constitucionalidade, pois não se pode criar obrigatoriedade por meio de lei para que o particular exerça competência referentes à polícia judiciária, sendo dever do Estado a segurança pública, não podendo ser delegada haja vista ser atividade típica de Estado, em violação ao art. 144 da Constituição. Ademais, o art. 301 do Código de Processo Penal assegura como faculdade a ser realizada por qualquer do povo, porém a proposição prevê indevidamente como dever, em todo e qualquer caso, do agente de segurança.”

§ 3º e § 4º do art. 58 do Projeto de Lei

“§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º deste artigo, após a adoção das providências previstas, a operadora ferroviária deve registrar perante a autoridade policial competente boletim de ocorrência em que devem ser consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.”

“§ 4º A operadora ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes ocorridos em suas dependências ou seu material rodante, bem como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia de boletim de ocorrência no prazo máximo de 10 (dez) dias, contado da data do recebimento do pedido.”

Razões dos vetos

“A proposição legislativa que a operadora ferroviária deveria registrar perante a autoridade policial competente boletim de ocorrência em que devem ser consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade. Por fim, estabelece que a operadora ferroviária seria obrigada a fornecer às vítimas de acidentes ocorridos em suas dependências ou seu

material rodante, bem como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia de boletim de ocorrência no prazo máximo de 10 (dez) dias, contado da data do recebimento do pedido.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público porque estabelece o dever de registrar ocorrência à operadora ferroviária, impondo a terceiro obrigação de noticiar o crime, nos casos em que a operadora não seja vítima do evento criminoso, o que interfere nas regras dispostas pelo direito processual penal brasileiro. Além disso, há hipóteses de tipos penais em que se tenha necessidade de representação do ofendido, e este pode, por sua vez, não querer o registro da ocorrência, como sói ocorrer, por exemplo, em crimes sexuais. Nesse sentido, o registro por parte da operadora ferroviária configuraria lesão a direito do particular ofendido e conflitaria com normas vigentes.”

Art. 69 do Projeto de Lei na parte em que altera o § 3º do art. 176-A da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973

“§ 3º Divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não impedirão o registro.”

Razões do veto

“A proposição legislativa estabelece que a Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passaria a vigorar com alterações no § 3º do art. 176-A, o qual disporia que o registro de aquisição originária ou de desapropriação amigável ou judicial ocasionaria a abertura de matrícula, se não houvesse, relativa ao imóvel adquirido ou quando atingisse, total ou parcialmente, um ou mais imóveis objeto de registro anterior, e que situações de divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não impediriam o registro.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público e incorre em vício de constitucionalidade, tendo em vista que as eventuais divergências sobre descrição do imóvel devem ser dirimidas antes do novo registro, de maneira a evitar uma legitimação para a realização de fraudes em registros de imóveis e haja vista necessidade de resguardar a segurança jurídica e, em última análise, a paz social no que tange aos atos praticados para fins de registro de aquisição originária ou de desapropriação amigável ou judicial.

O art. 212 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973 - Lei de Registros Públicos - prevê o dever de retificação quando o registro ou a averbação for omissa, impreciso ou não exprimir a verdade. Assim, se o legislador impôs, em prestígio à segurança jurídica dos atos notariais e registrais, o dever de correção imediata das divergências em escrituração já registrada ou averbada (as quais já gozam da fé de ofício estatal), razão maior existe para que a ausência de divergência entre a descrição do imóvel constante

do registro e aquela apresentada pelo requerente seja pressuposto para a perfectibilização de novos registros público.”

Ouvidos, o Ministério da Economia e o Ministério da Infraestrutura manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

§ 11 e § 12 do art. 64 do Projeto de Lei

“§ 11. Caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.”

“§ 12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o § 11 deste artigo pode ser efetivada mediante:

- I - a redução do valor da outorga;
- II - o aumento do teto tarifário;
- III - a supressão da obrigação de investimentos;
- IV - a ampliação do prazo contratual.”

Razões dos vetos

“A proposição legislativa estabelece que, caso não ocorresse a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias teriam direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, pois extrapola os direitos contratuais dos concessionários, e enseja o entendimento de que o concessionário seria obrigado a requerer a adaptação e somente se não a obtivesse é que teria direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Assim, o dispositivo introduz um novo conceito para contratos vigentes e cria direito aparentemente automático e inequívoco ao concessionário que não estava previsto, o que implicaria a alocação de risco fiscal para a União ao criar a possibilidade desta arcar com eventual despesa referente ao reequilíbrio, caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, uma vez que o concessionário ao não requerer a adaptação, manteria as obrigações financeiras perante a União, em virtude do disposto no inciso II do §5º do art. 64, quando da migração do contrato.

Outrossim, poderia gerar interpretações que causariam prejuízos ao erário, a depender das cláusulas já pactuadas entre Estado e concessionários, além de que os contratos de concessões em vigor já trazem as possibilidades de reequilíbrio possíveis.

Ademais, a criação de área de influência seria um tipo de restrição geográfica de atuação e, como tal, é uma prática evitada de efeitos anticompetitivos, uma vez que impediria que outros concorrentes atuassem nesta localidade. A Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, tipifica no inciso III do § 3º do art. 36 que toda prática que limita ou impede o acesso de novas empresas ao mercado é uma conduta anticompetitiva. Assim, não há que se falar em área de influência, sob pena de a nova legislação contradizer o comando da livre iniciativa e o princípio da livre concorrência insculpidos no art. 170 da Constituição.”

Art. 66 do Projeto de Lei

“Art. 66. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no **caput** deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 desta Lei.

§ 2º Os recursos mencionados no § 1º deste artigo devem ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, na forma do regulamento.”

Razões do veto

“A proposição legislativa estabelece que, ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferisse junto a operadoras ferroviárias deveriam ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública. Ademais, indica que pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e dessas indenizações deveriam ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 do Projeto de Lei e que tais recursos deveriam ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, na forma do regulamento.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público. O estabelecimento de vinculação estanque de receitas na legislação obstaria eventual formulação de políticas públicas, fundamentada na oportunidade e na conveniência da administração pública e no interesse público que direciona a discricionariedade na aplicação de recursos, respeitados os limites orçamentários

legalmente estabelecidos. Assim, a flexibilidade e a eficiência na gestão do caixa do setor público seriam reduzidas, o que dificultaria o direcionamento dos recursos para as programações que mais necessitassem a cada exercício implicaria paralisação de prioridades por décadas ao longo de todo o período de vigência dos contratos e impediria o direcionamento desses recursos para a conta única e a alocação eficiente deles dentro do processo orçamentário.

Outrossim, a proposição legislativa prevê a vinculação de receita sem apresentar restrição temporal ou cláusula de vigência de no máximo cinco anos, em contrariedade ao disposto no art. 136 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 - LDO 2021, repetido no art. 134 da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 - LDO 2022. Ademais, a receita orçamentária proveniente dos operadores ferroviários encontrar-se-ia submetida a duas formas distintas de vinculação, quais sejam: a de que toda vinculação seria operacionalizada pelo Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes - FNIT, incluída a aplicação em projetos de outros entes federativos, ou a de que somente a parcela residual das outorgas e indenizações, computadas após aplicação do percentual destinado àqueles projetos, sendo, assim, subsidiária a destinação ao fundo. Tal coexistência poderia causar insegurança jurídica na aplicação conjunta das normas.

Ademais, a ausência de vinculação não implica a não utilização de recursos em projetos ferroviários, uma vez que há atualmente ferramentas legais e regulatórias que propiciam a utilização desses recursos via investimentos cruzados, inclusive via intermodalidade, em alinhamento com os objetivos do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI de ampliar as oportunidades de investimento e de emprego, de estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em conformidade com as metas de desenvolvimento social e econômico do País e de garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, nos termos dispostos nos incisos I e II do **caput** do art. 2º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.”

Art. 79 do Projeto de Lei

“Art. 79. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.”

Razões do veto

“A proposição legislativa estabelece que a Lei entraria em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, pois representaria um problema para a continuidade ininterrupta do processo de autorização de ferrovias no âmbito federal. O dispositivo dispõe que a lei entraria em vigor apenas noventa dias após a sua publicação, o que ocasionaria um hiato

entre dispositivos legais que tratam do assunto relativo às autorizações ferroviárias. Isso se deve ao fato de que a Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, terá sua vigência finalizada no início do mês de fevereiro de 2022, o que acarretaria um período maior que um mês sem legislação sobre a matéria até a entrada em vigor da Lei em discussão descontinuaria o processo já iniciado em âmbito federal e ocasionaria insegurança jurídica aos envolvidos.”

Ovidos, o Ministério da Economia e o Ministério da Infraestrutura, e a Advocacia-Geral da União manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo do Projeto de Lei:

Art. 67 do Projeto de Lei

“Art. 67. Caso, nos primeiros 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 25 ou 26 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais ou às protocoladas na proposta vencedora.

§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência referida no **caput** deste artigo e oferecerá prazo de até 15 (quinze) dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.

§ 2º A inexecução ou o atraso na construção das obras decorrentes da autorização obtida na forma do **caput** deste artigo sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da autorização e multa correspondente a pelo menos 50% (cinquenta por cento) dos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização, nos termos do regulamento.

§ 3º Ficam excluídas da regra instituída no **caput** deste artigo as autorizações requeridas antes da vigência desta Lei.”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que, se a ferrovia pretendida ou oferecida, nos primeiros cinco anos de vigência do Projeto de Lei e na forma disposta nos art. 25 ou art. 26, estivesse localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário teria direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais ou às protocoladas na proposta vencedora. Ademais, prevê que a inexecução ou o atraso na construção das obras decorrentes da autorização obtida sujeitaria o concessionário beneficiado à perda da autorização e à multa correspondente a pelo menos cinquenta por cento dos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização,

nos termos estabelecidos em regulamento, excluídas as autorizações requeridas antes da vigência do Projeto de Lei.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público e incorre em vício de constitucionalidade. A proposta favoreceria o concessionário ao lhe conceder o direito de preferência de obter a autorização em condições idênticas do requerimento dos propositores originais ou da proposta vencedora nos chamamentos em sua área de influência. Assim, esse dispositivo inibiria a participação de novos participantes uma vez que dá "preferência" aos atuais concessionários, e proporcionaria um atraso no desenvolvimento dos projetos que estão nas regiões onde já se encontram ferrovias implantadas.

Portanto, criaria uma reserva de mercado para as atuais concessionárias, sob a forma de preferência. Assim, induziria que o aumento de oferta de capacidade seja preferencialmente realizado pela própria incumbente, o que inviabilizaria a competição entre operadores distintos. Adicionalmente, a proposição estabelece o conceito de área de influência, estranho ao ordenamento normativo do setor, com potencial de ensejar insegurança jurídica e contradizer os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência previstos no art. 170 da Constituição. Para que se atribuisse preferência às atuais concessionárias sem ofensa ao princípio da isonomia, previsto no art. 5º da Constituição, seria necessário que o tratamento diferenciado fosse dotado de razoabilidade, em especial quando esse tratamento favorecido pudesse levar à falta de observância ao princípio da livre concorrência."

Ouvida, a Advocacia-Geral da União manifestou-se pelo veto ao seguinte dispositivo do Projeto de Lei:

Art. 72 do Projeto de Lei na parte em que altera o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001

"Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na Antaq a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos 2 (dois) anos anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

.....

§ 1º Está também impedido de exercer cargo de direção, pelo prazo de que dispõe o **caput** deste artigo, o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

§ 2º No caso de diretor de associação de autorregulação ferroviária, o período da vedação de que trata o **caput** deste artigo será contado pelo dobro do tempo que

durar o exercício do mandato na direção da autorregulação, até o limite de quarentena de 4 (quatro) anos.”

Razões do voto

“A proposição legislativa estabelece que a pessoa que mantivesse, ou tivesse mantido, nos dois anos anteriores à data de início do mandato, um dos vínculos mencionados no dispositivo com empresa que explore qualquer das atividades reguladas estaria impedida de exercer cargo de direção na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviário - Antaq. Ademais, o membro de conselho ou de diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência, também estaria impedido de exercer cargo de direção, pelo mesmo prazo. Para a hipótese de diretor de associação de autorregulação ferroviária, o período da vedação deveria ser contado pelo dobro do tempo que durasse o exercício do mandato na direção, até o limite de quarentena quatro anos.

Entretanto, a proposição incorre em vício de inconstitucionalidade por tratar de condições para o provimento de cargos públicos de Diretor da ANTT e da ANTAQ sem que houvesse projeto de lei de iniciativa do Poder Executivo, em violação ao princípio constitucional da separação dos poderes ao usurpar a competência privativa do Presidente da República estabelecida no art. 61, § 1º, inciso II, alínea “c” da Constituição.”

Essas, Senhor Presidente, são as razões que me conduziram a vetar os dispositivos mencionados do Projeto de Lei em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 23 de dezembro de 2021.

Jair Bolsonaro

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO:

Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018*

(nº 3.754/2021, na Câmara dos Deputados)

Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a elas associadas e dá outras providências.

Art. 2º Compete à União:

I - estabelecer normas para a segurança do trânsito e do transporte ferroviários em todo o território nacional;

II - nas ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal (SFF), definidas pelo art. 20 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011:

a) regular e outorgar a exploração de ferrovias como atividade econômica;

b) regular, controlar, fiscalizar e penalizar as operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas, concorrenciais e de segurança;

* Os dispositivos vetados se encontram grifados

c) autorizar, suspender, interditar e extinguir o tráfego ferroviário;

d) fiscalizar a segurança do trânsito e do transporte ferroviários;

e) realizar e manter, na forma da regulamentação, o registro dos atos constitutivos autorreguladores;

f) conciliar, dirimir e decidir os conflitos não resolvidos pela autorregulação.

§ 1º Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a outorga do serviço de transporte ferroviário das ferrovias que compõem seus respectivos sistemas de viação.

§ 2º A União pode delegar a exploração dos serviços de que trata o inciso II do *caput* deste artigo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observada a legislação federal, nos termos do § 2º do art. 6º da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.

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

I - agente transportador ferroviário: pessoa jurídica responsável pelo transporte ferroviário de cargas, desvinculada da exploração da infraestrutura ferroviária;

II - autorregulador ferroviário: entidade associativa constituída pelas operadoras ferroviárias para gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional;

III - capacidade de transporte: capacidade de tráfego máxima de um trecho ferroviário, observadas as premissas técnicas e operacionais de segurança, expressa pela

quantidade de trens que podem circular, nos dois sentidos, em um período determinado;

IV - ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária, com a operação do transporte ferroviário atribuída a uma operadora ferroviária;

V - infraestrutura ferroviária: conjunto de bens essenciais à operação de uma ferrovia, especificamente quanto ao tráfego ferroviário, bem como de bens destinados ao apoio logístico e administrativo da própria ferrovia;

VI - instalações acessórias: conjunto de bens utilizados para registro, despacho, entrada, permanência, movimentação interna e saída de passageiros e cargas relativamente aos domínios de uma ferrovia;

VII - instalações adjacentes: imóveis localizados de forma contígua à faixa de domínio ou a edificações e pátios de uma ferrovia destinados à execução de serviços associados;

VIII - investidor associado: pessoa física ou jurídica que venha a investir na construção, aprimoramento, adaptação, ampliação ou operação de instalações adjacentes, com vistas a viabilizar a prestação ou melhorar a rentabilidade de serviços associados à ferrovia;

IX - material rodante: qualquer equipamento ferroviário, com ou sem propulsão própria, capaz de se deslocar por vias férreas;

X - melhores práticas do setor ferroviário: práticas e procedimentos compatíveis com padrões adotados por operadoras ferroviárias prudentes e diligentes, sob condições e circunstâncias semelhantes, relativamente a aspecto ou aspectos operacionais, comerciais, ambientais e de segurança

relevantes para a gestão ferroviária de primeira linha habitualmente empregados no setor ferroviário nacional e internacional;

XI - operações ferroviárias: conjunto de atividades necessárias para realizar o controle e a execução do tráfego ferroviário;

XII - operadora ferroviária: pessoa jurídica outorgada para concomitante gestão da ferrovia e operação de seu transporte ferroviário;

XIII - regulador ferroviário: órgão ou entidade da União, dos Estados ou dos Municípios que tenha a atribuição de regular e de fiscalizar a gestão da infraestrutura e o transporte ferroviário de cargas ou de passageiros;

XIV - reparcelamento do solo: reconfiguração do traçado de lotes ou logradouros para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano;

XV - segmento ferroviário: extensão de ferrovia delimitada por um ponto de origem e um ponto de destino específicos;

XVI - serviços acessórios: aqueles de natureza auxiliar, complementar ou suplementar em relação aos serviços ferroviários, prestados a partir de contratação específica, agregada ou não ao contrato de prestação de serviços principal;

XVII - serviços associados: aqueles relacionados aos serviços ferroviários e aos serviços acessórios, destinados a complementar a receita operacional da operadora ferroviária e a contribuir com a viabilidade econômico-financeira da ferrovia;

XVIII - serviços ferroviários: aqueles de transporte ferroviário de carga ou de passageiros oferecidos e prestados aos usuários;

XIX - trânsito ferroviário: utilização física da infraestrutura ferroviária por pessoas, veículos e cargas, isoladamente ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de embarque e desembarque, carga e descarga;

XX - tráfego ferroviário: fluxo de material rodante em operação técnica e dinâmica de uma ferrovia, com a utilização da infraestrutura ferroviária de determinada malha ferroviária;

XXI - transporte ferroviário: deslocamento de cargas ou passageiros por meio da utilização de material rodante sobre a via férrea;

XXII - trecho ferroviário: extensão definida de linha férrea, delimitada por:

- a) pátios em que se realizam operações de carga ou descarga;
- b) pátios limítrofes da ferrovia;
- c) pátios que permitam a mudança de direção; ou
- d) pátios que permitam a interconexão das malhas ferroviárias de diferentes operadoras;

XXIII - usuário ferroviário: pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte de carga ou de passageiros por via férrea;

XXIV - usuário investidor: pessoa jurídica que venha a investir no aumento de capacidade, no aprimoramento ou na adaptação operacional de infraestrutura ferroviária, material

rodante e instalações acessórias com vistas a viabilizar a execução de serviços ferroviários e serviços acessórios ou associados, e que atenda a demanda específica em ferrovia que não lhe esteja outorgada.

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E DAS DIRETRIZES

Art. 4º A política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias em território nacional devem seguir os seguintes princípios:

- I - proteção e respeito aos direitos dos usuários;
- II - preservação do meio ambiente;
- III - redução dos custos logísticos;
- IV - aumento da oferta de mobilidade e de logística;
- V - integração da infraestrutura ferroviária;
- VI - compatibilidade de padrões técnicos;
- VII - eficiência administrativa;
- VIII - distribuição de rotas de determinada malha ferroviária entre distintas operadoras ferroviárias, de modo a impedir a concentração de origens ou destinos;
- IX - defesa da concorrência;
- X - regulação equilibrada.

Parágrafo único. Além dos princípios relacionados no *caput* deste artigo, aplicam-se ao transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária em regime privado os princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.

Art. 5º A exploração econômica de ferrovias deve seguir as seguintes diretrizes:

I - promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da ampliação da logística e da mobilidade ferroviárias;

II - expansão da malha ferroviária, modernização e atualização dos sistemas e otimização da infraestrutura ferroviária;

III - adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário e garantia da qualidade dos serviços e da 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 nas atividades prestadas;

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

VI - estímulo ao investimento em infraestrutura, à integração de malhas ferroviárias e à eficiência dos serviços;

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

VIII - estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de preços abusivos e de práticas não competitivas;

IX - estímulo à autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público;

X - incentivo ao uso racional do espaço urbano, à mobilidade eficiente e à qualidade de vida nas cidades.

CAPÍTULO III DAS FERROVIAS

Seção I Da Classificação

Art. 6º A exploração de ferrovias classifica-se em:

I - quanto à espécie:

a) de cargas;

b) de passageiros;

II - quanto ao transportador:

a) vinculado à gestão da infraestrutura ferroviária;

b) desvinculado da gestão da infraestrutura ferroviária;

III - quanto ao regime de execução:

a) em regime de direito público;

b) em regime de direito privado.

Seção II Das Regras de Outorga

Art. 7º A exploração de ferrovias será executada pela União, pelo Distrito Federal e pelos Estados e Municípios, no âmbito de suas respectivas competências, de forma:

I - direta; ou

II - indireta, por meio de autorização ou concessão.

Parágrafo único. A exploração direta de ferrovias somente deve ser permitida nas hipóteses de que trata o art. 173 da Constituição Federal e deve ser exercida por meio de entidades estatais especializadas.

Art. 8º A exploração indireta de ferrovias será exercida por operadora ferroviária:

I - em regime privado, mediante outorga de autorização;

II - em regime público, mediante outorga de concessão.

§ 1º As outorgas referidas no *caput* deste artigo devem ser consubstanciadas em contrato que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e da regulamentação.

§ 2º À exploração de ferrovias em regime privado é garantida a liberdade de preços.

§ 3º Cabe aos órgãos de defesa da concorrência, concorrentemente com o regulador ferroviário, a repressão a práticas anticompetitivas e ao abuso do poder econômico na exploração indireta de ferrovias.

§ 4º A outorga de determinada ferrovia não implica a preclusão da possibilidade de outorga de outras ferrovias, ainda que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou a mesma região geográfica.

Art. 9º A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura por agente transportador ferroviário depende de inscrição válida em registro a ser instituído pelo regulador ferroviário, na forma da regulamentação.

§ 1º Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade de transporte a agente transportador ferroviário.

§ 2º Nas ferrovias outorgadas em regime público, a oferta de capacidade mínima para a execução do transporte por agente transportador ferroviário deve obedecer ao que for estabelecido no contrato de outorga.

CAPÍTULO IV DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

Seção I Das Concessões

Art. 10. Além do disposto nos arts. 18 e 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o edital e o contrato devem indicar, obrigatoriamente:

I - as tarifas máximas para a execução dos serviços de transporte e para o acesso à malha ferroviária por terceiros;

II - a capacidade de transporte da ferrovia;

III - a obrigação de realizar investimentos para aumento de capacidade quando atingido o nível de saturação da ferrovia ou de trechos ferroviários específicos, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

IV - os critérios de avaliação de desempenho da prestação do transporte ferroviário pela concessionária.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte devem ser fixados no contrato para cada ano de sua vigência, cabendo ao regulador ferroviário acompanhar o seu atendimento pelo concessionário.

§ 2º Os planos de investimento pactuados podem prever intervenções obrigatórias pelo concessionário, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante anuênci a prévia do regulador ferroviário, os planos de investimento podem ser revistos para fazer frente aos níveis de capacidade, nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso III do *caput* deste artigo deve ser determinado ao concessionário pelo regulador ferroviário, na periodicidade estabelecida na regulamentação.

Art. 11. Compete à operadora ferroviária outorgada em regime público a contratação de seguros de responsabilidade civil geral e de riscos operacionais ou outros meios alternativos de garantia pré-aprovados pelo autorregulador ferroviário, vedado ao regulador ferroviário figurar como cossegurado obrigatório das apólices contratadas.

Art. 12. Os preços dos serviços acessórios são estabelecidos mediante livre negociação, vedada a prática de preços abusivos, nos termos da regulamentação.

Parágrafo único. Na impossibilidade de acordo entre usuário e operadora ferroviária quanto a questões relativas a operações acessórias, o regulador ferroviário pode ser acionado para atuar conforme o disposto no inciso V do *caput* do art. 25 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 13. Além do disposto nesta Lei, aplica-se às licitações realizadas para outorga de concessões a legislação geral sobre concessões, licitações e contratos.

Art. 14. Aplica-se subsidiariamente a esta Seção a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial seus arts. 28 a 37.

Seção II Das Desativações e Devoluções de Ramais a Pedido

Art. 15. A concessionária pode requerer ao regulador ferroviário a desativação ou a devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que:

I - não apresentem tráfego comercial nos últimos 4 (quatro) anos anteriores à apresentação do pedido; ou

II - sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de concessão, independentemente de prazo sem tráfego comercial, em função da extinção ou do exaurimento das fontes da carga.

§ 1º A concessionária deve manter a obrigação de guarda e vigilância dos ativos até a conclusão do processo de apuração da devida indenização ao poder concedente prevista no contrato, vedada a imposição de penalidades pela desativação ou devolução a partir do ato do requerimento ao regulador ferroviário.

§ 2º O valor da indenização devida pela concessionária em razão da desativação ou da devolução dos trechos de que trata o *caput* deste artigo:

I - deve ser apurado pelo regulador ferroviário, nos termos do contrato e da metodologia de cálculo vigente, ficando permitida a compensação de eventuais créditos de titularidade da concessionária perante o poder concedente e o regulador ferroviário;

II - pode ser investido na expansão da capacidade e na ampliação da malha que permanecer sob responsabilidade do concessionário, ressalvada a obrigação prevista em contrato, na solução de conflitos urbanos, na preservação do patrimônio

ferroviário ou em outra malha de interesse do poder concedente, conforme acordado entre o regulador ferroviário e a concessionária, na forma da regulamentação;

III - pode ser pago no momento da cisão da malha ou ao termo do contrato de concessão, conforme regulamentação.

§ 3º O pedido de desativação ou de devolução de trechos ferroviários deve ser acompanhado de estudo técnico disponibilizado pela concessionária que indique as alternativas de destinação dos bens vinculados ao trecho desativado, como, por exemplo:

I - transferência para novo investidor;

II - utilização no transporte de passageiros;

III - criação de acessos ferroviários;

IV - destinação para finalidades culturais, históricas, turísticas ou de preservação;

V - reurbanização e formação de parques;

VI - alienação, na forma prevista no parágrafo único do art. 24 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.

§ 4º A destinação final dos bens relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do caput deste artigo deve ser determinada pelo regulador ferroviário, segundo as diretrizes do poder concedente, com base em estudo apresentado pela concessionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido.

Seção III Da Habilitação de Usuário Investidor

Art. 16. As operadoras ferroviárias podem receber investimentos de usuários investidores para aumento de

capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada.

§ 1º A forma, os prazos, os montantes e a compensação financeira desses investimentos devem ser livremente negociados e avençados em contrato firmado entre a operadora ferroviária e o usuário investidor, cuja cópia deve ser enviada, para informação e registro, ao regulador ferroviário.

§ 2º Deve ser requerida anuênci a do regulador ferroviário, previamente à vigência do contrato referido no § 1º deste artigo, caso os investimentos previstos impliquem obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato outorgado por concessão, revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público.

§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o usuário investidor e a operadora ferroviária estendem-se a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação.

§ 4º Os investimentos recebidos de usuários investidores de que trata o *caput* deste artigo podem ser aplicados pelas operadoras ferroviárias para o cumprimento das metas pactuadas com o regulador ferroviário, desde que voluntariamente acordado com os usuários investidores, mantidas as responsabilidades contratuais da operadora ferroviária perante o regulador ferroviário.

§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o *caput* deste artigo, salvo material rodante, devem ser imediatamente incorporados ao patrimônio inerente à operação ferroviária, não sendo devida, nem ao usuário

investidor, nem à operadora ferroviária, qualquer indenização por parte da União, por ocasião da reversão prevista no contrato de outorga.

Seção IV Dos Investidores Associados

Art. 17. As operadoras ferroviárias podem receber investimentos de investidores associados para construção, aprimoramento, adaptação, ampliação ou operação de instalações adjacentes, com vistas a viabilizar a prestação ou melhorar a rentabilidade de serviços associados à ferrovia.

§ 1º As partes ajustarão as condições dos investimentos de que trata o *caput* deste artigo por meio de contrato, cuja cópia deve ser encaminhada ao regulador ferroviário.

§ 2º Caso os investimentos realizados na forma do *caput* deste artigo impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência da concessão, deve ser requerida anuência prévia do poder concedente, conforme regulamentação.

§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o investidor associado e a operadora ferroviária estendem-se a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação.

§ 4º É vedada a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público no escopo do contrato referido no § 1º deste artigo.

Seção V

Dos Investimentos em Inovação

Art. 18. Os contratos de concessão de ferrovias firmados a partir da data de publicação desta Lei devem prever recursos:

- I - para o desenvolvimento tecnológico do setor;
- II - para a preservação da memória ferroviária.

§ 1º Os recursos referidos no inciso I do *caput* deste artigo devem ser utilizados para a realização de pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor ferroviário, mediante aplicação em programas prioritários, observadas as diretrizes do Poder Executivo, em parceria com:

I - instituições científicas, tecnológicas e de inovação;

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo poder público;

III - empresas estatais que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e na sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística;

IV - organizações sociais, qualificadas conforme a Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Poder Executivo federal e que promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor ferroviário; ou

V - entidades de autorregulação ferroviária.

§ 2º Os recursos referidos no inciso II do *caput* deste artigo devem ser utilizados em projetos para a preservação do patrimônio de valor artístico, cultural e

histórico das ferrovias, observado o disposto na legislação aplicável, tais como a execução de investimentos em trens turísticos, museus, ou projetos educacionais de interesse artístico, histórico ou cultural, direcionados ao setor ferroviário.

§ 3º As operadoras ferroviárias devem apresentar lista com os projetos financiados com os recursos de que trata o *caput* deste artigo para aprovação do regulador ferroviário.

§ 4º Caso os produtos objeto dos investimentos de que trata o *caput* deste artigo estejam relacionados a bens móveis ou imóveis, estes devem ser públicos e sua propriedade não pode ser alterada por ocasião da aplicação dos recursos previstos.

§ 5º O disposto nos §§ 1º, 2º, 3º e 4º deste artigo aplica-se aos contratos de outorga ferroviária vigentes que contenham cláusulas com previsão de recursos relacionados no *caput* deste artigo.

CAPÍTULO V DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO

Seção I Da Autorização

Art. 19. A autorização para exploração de ferrovias por operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado.

§ 1º O prazo do contrato referido no *caput* deste artigo deve ser estipulado pelo regulador ferroviário a partir de proposta da requerente ou fixado no ato de chamamento e

deve ter duração de 25 (vinte e cinco) a 99 (noventa e nove) anos.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º deste artigo pode ser prorrogado por períodos sucessivos, desde que a autorizatária:

I - manifeste prévio e expresso interesse;

II - esteja operando a ferrovia em padrões mínimos de segurança operacional, produção de transporte e qualidade, na forma do regulamento.

Art. 20. Salvo disposição em contrário, a outorga de autorização de que trata esta Seção compreende sempre a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros.

Art. 21. Para constituir infraestrutura ferroviária a ser operada sob regime privado, o poder público pode alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária autorizatária bens de sua propriedade, conforme a regulamentação.

Art. 22. Os bens constituintes da ferrovia autorizada não são reversíveis ao poder público quando a respectiva autorização for extinta, exceto na hipótese de cessão ou de arrendamento de que trata o art. 21 desta Lei.

Parágrafo único. A autorizatária não fará jus a qualquer indenização pelo poder público em razão das melhorias que efetuar nos bens de que trata o caput deste artigo.

Art. 23. A necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, inclusive para acessar portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas, não inviabilizará a outorga por autorização.

Art. 24. A instituição legal de gratuidades ou de descontos em ferrovias autorizadas somente pode ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para seu custeio.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo não afeta o direito de a operadora ferroviária conceder gratuidades ou descontos conforme sua conveniência.

§ 2º O ressarcimento dos custos decorrentes das gratuidades e dos descontos de que trata o *caput* deste artigo deverá acontecer em até 90 (noventa) dias de sua realização.

§ 3º Em caso de descumprimento do prazo previsto no § 2º deste artigo, é a operadora ferroviária autorizada a suspender os benefícios de que trata o *caput* deste artigo até que seja feita a integral regularização dos ressarcimentos devidos.

Seção II Do Requerimento de Autorização Ferroviária

Art. 25. O interessado em obter a autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias pode requerê-la diretamente ao regulador ferroviário, a qualquer tempo, na forma da regulamentação.

§ 1º O requerimento deve ser instruído com:

I - minuta preenchida do contrato de adesão e memorial com a descrição técnica do empreendimento e a indicação de fontes de financiamento pretendidas, conforme regulamento;

II - relatório técnico descritivo, no caso de autorização para ferrovias, com, no mínimo:

a) indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida;

b) detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos relevantes;

c) características da ferrovia, com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;

d) cronograma de implantação ou recapacitação da ferrovia, incluindo data-limite para início das operações ferroviárias;

e) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental;

III - certidões de regularidade fiscal da requerente.

§ 2º A minuta do contrato de adesão deve permanecer disponível em sítio eletrônico do regulador ferroviário.

§ 3º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o *caput* deste artigo, o regulador ferroviário deve:

I - analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário;

II - elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet;

III - analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização;

IV - publicar o resultado motivado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.

§ 4º O regulador ferroviário deve avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

§ 5º Verificada alguma incompatibilidade locacional, o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 6º Cumpridas as exigências legais, nenhuma autorização deve ser negada, exceto por incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.

Seção III Do Chamamento para Autorização Ferroviária

Art. 26. O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias:

I - não implantadas;

II - ociosas, em malhas com contrato de outorga em vigor;

III - em processo de devolução ou desativação.

§ 1º O procedimento referido no *caput* deste artigo deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas dos setores ferroviário e portuário.

§ 2º A ociosidade referida no inciso II do *caput* deste artigo é caracterizada pela existência, em ferrovias

outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados, pela inexistência de tráfego comercial por mais de 2 (dois) anos ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário também por mais de 2 (dois) anos.

§ 3º Se houver interessado na exploração dos trechos ferroviários referidos no inciso II ou III do *caput* deste artigo, deve ser providenciada a cisão desses trechos da atual operadora ferroviária em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela operadora atual ao poder concedente.

§ 4º Os eventuais ressarcimentos previstos no § 3º deste artigo devem ser pagos no momento da cisão dos trechos ou ao termo do contrato de concessão, conforme regulamento.

§ 5º A cisão de que trata o § 3º deste artigo será formalizada por aditivo ao contrato de concessão.

Art. 27. O chamamento de que trata o art. 26 desta Lei deve indicar, obrigatoriamente, as seguintes informações:

I - a ferrovia a ser outorgada;

II - o atual perfil de cargas e passageiros transportados, quando aplicáveis;

III - o rol de bens que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada, quando aplicável;

IV - o valor mínimo exigido pela outorga, a ser pago no ato da assinatura do contrato;

V - a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída.

Parágrafo único. Podem integrar o chamamento de que trata o *caput* deste artigo estudos, projetos e licenças obtidos pelo Poder Executivo.

Art. 28. Encerrado o processo de chamamento público, o regulador ferroviário deve decidir acerca das propostas recebidas, na forma da regulamentação, observado o seguinte:

I - se houver uma única proposta ao final do processo de chamamento público, a autorização deve ser expedida;

II - se houver mais de uma proposta, o regulador ferroviário deve promover processo seletivo público, na forma do regulamento, observados os princípios da legalidade, da imparcialidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

Parágrafo único. O processo seletivo público referido no inciso II do *caput* deste artigo deve considerar como um dos critérios de julgamento a maior oferta de pagamento pela outorga.

Seção IV Do Contrato de Autorização

Art. 29. São essenciais as seguintes cláusulas do contrato de autorização de ferrovias:

I - objeto da autorização;

II - prazo de vigência;

III - capacidade de transporte;

IV - condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

V - cronograma de implantação dos investimentos previstos;

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

VII - responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente do contrato;

VIII - hipóteses de extinção do contrato;

IX - obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder público, do regulador ferroviário e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional;

X - penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;

XI - foro e forma de solução extrajudicial de divergências contratuais;

XII - condições para promoção de desapropriações.

§ 1º A autorizatária é responsável pelos investimentos necessários para criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias, por sua conta e risco, nos termos do contrato.

§ 2º A autorizatária arcará com os custos e riscos da fase executória do procedimento de desapropriação.

§ 3º O regulador ferroviário deve adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nos contratos.

§ 4º Quando a nova ferrovia fizer uso de bem público, o órgão responsável pela administração do referido bem deve manifestar-se quanto a sua disponibilidade.

§ 5º No caso de uso de bem público, o contrato de que trata o *caput* deste artigo deverá ser associado a contrato de cessão ou de concessão de uso, incluindo-se trechos

ferroviários preexistentes, sempre que não houver interesse do poder público em alienar os bens necessários à operação da ferrovia.

§ 6º As cláusulas do contrato não podem atribuir direitos a equilíbrio econômico-financeiro, nem legitimar a imposição unilateral de vontades.

Seção V Da Extinção da Autorização

Art. 30. A outorga para a exploração de ferrovias em regime de autorização pode ser extinta por:

- I - advento do termo contratual;
- II - cassação;
- III - caducidade;
- IV - decaimento;
- V - renúncia;
- VI - anulação;
- VII - falência.

§ 1º A extinção da autorização mediante ato administrativo depende de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.

§ 2º Com vistas à preservação das garantias dos financiadores, uma vez iniciado o processo de extinção de que tratam os incisos II a VII do *caput* deste artigo, os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do poder público e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, podem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade ou transferi-la, provisoriamente, a terceiro interessado na nova

autorização até que lhe seja transferida a outorga definitivamente, nos termos da regulamentação.

Art. 31. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente pode extinguí-la mediante ato de cassação, nos termos da regulamentação.

Parágrafo único. Aplica-se o mesmo efeito previsto no *caput* deste artigo diante do não cumprimento da data-limite para início das operações ferroviárias estabelecida no instrumento de outorga.

Art. 32. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos contratuais ou das medidas previstas no inciso I do *caput* do art. 49 desta Lei, o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 33. O decaimento deve ser decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo, se lei superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração em regime privado.

§ 1º A lei de que trata o *caput* deste artigo não justifica a decretação de decaimento, senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.

§ 2º Decretado o decaimento, a operadora ferroviária tem o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo suficiente para a devida amortização de seu investimento

ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados.

Art. 34. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.

Parágrafo único. A renúncia não deve ser causa isolada para punição da autorizatária, nem a desonera de multas contratuais ou obrigações perante terceiros.

Art. 35. A anulação da autorização deve ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 36. A autorizatária, a seu exclusivo critério, pode desativar trechos ferroviários mediante comunicação ao regulador ferroviário, com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias, devendo este tornar pública tal comunicação.

§ 1º A autorizatária pode alienar os trechos ferroviários desativados a novo investidor.

§ 2º A operação dos trechos ferroviários de que trata o § 1º deste artigo depende de aprovação da transferência da outorga de autorização pelo regulador ferroviário.

§ 3º A desativação de ramais ferroviários autorizados não é motivo para sanção da autorizatária, cabendo-lhe garantir a alienação ou a cessão para outra operadora ferroviária, ou, ainda, reparar ou indenizar os danos decorrentes de suas atividades, além de praticar os atos de recuperação ambiental determinados pelos órgãos competentes.

CAPÍTULO VI

DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO

Seção I Da Operação

Art. 37. A operadora ferroviária é responsável por toda a execução do transporte e dos serviços acessórios a seu cargo, pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura, no transporte multimodal e nos ajustes com os usuários, independentemente de serem executados diretamente ou mediante contratação com terceiros.

§ 1º As operadoras ferroviárias devem informar ao regulador ferroviário a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária de sua responsabilidade.

§ 2º O licenciamento dos trens e o controle do tráfego ferroviário para execução do transporte de passageiros ou de cargas devem ser realizados exclusivamente pela operadora ferroviária responsável pela ferrovia, respeitadas as condições operacionais e os critérios de qualidade e de segurança.

Art. 38. É vedada a recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas.

§ 1º É justificativa para a recusa de transporte de carga ferroviária, na forma do regulamento:

I - a saturação da via;

II - o não atendimento das condições contratuais de transporte;

III - a indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios adequados ao transporte da carga.

§ 2º Cabe ao regulador ferroviário fiscalizar o cumprimento do disposto neste artigo.

Art. 39. A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria, na forma da regulamentação.

Art. 40. A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, em suas estações e nas demais instalações é prerrogativa exclusiva da operadora ferroviária.

§ 1º A seu alvitre, e em livres condições ajustadas entre as partes, a operadora ferroviária pode licenciar a terceiros o direito de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º O direito ao exercício das atividades de que trata o *caput* deste artigo fica vinculado ao prazo de validade do contrato de outorga, salvo nas hipóteses previstas na regulamentação.

Seção II Do Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária

Art. 41. O compartilhamento da infraestrutura ferroviária deve obedecer às garantias de capacidade de transporte definidas no respectivo instrumento de outorga, no caso das concessões, e ao acordo comercial entre os interessados, no caso das autorizações.

§ 1º O acordo de acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais deve ser formalizado por contrato, cuja cópia deverá ser encaminhada ao regulador ferroviário, assegurada a remuneração pela capacidade contratada e resguardadas as possibilidades de arbitragem privada e de denúncia ao órgão regulador ferroviário para a solução de conflitos.

§ 2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime privado, o valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve ser objeto de livre negociação entre as partes.

§ 3º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, o valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve respeitar os tetos tarifários fixados pelo regulador ferroviário.

§ 4º No serviço de transporte ferroviário de que trata o § 3º deste artigo, quando prestado em ferrovias outorgadas ou cujo contrato de renovação ou repactuação, em regime público, seja assinado a partir da data de publicação desta Lei, a concessionária deve permitir acesso à malha ferroviária, disponibilizando a capacidade de carga requerida, assegurada a remuneração pela capacidade contratada, nos termos do contrato de concessão.

§ 5º A concessionária de infraestrutura que opera em regime público deve garantir os investimentos necessários para evitar a saturação da capacidade da ferrovia, de modo a permitir o compartilhamento da malha.

Art. 42. Antes de autorizar o tráfego sobre sua malha, a operadora ferroviária pode:

I - inspecionar o material rodante de terceiros, tendo por base padrões técnicos mínimos de manutenção definidos nos contratos de compartilhamento;

II - recusar ou reparar o material rodante inspecionado nos termos do inciso I do *caput* deste artigo.

§ 1º A operadora ferroviária fica responsável pela manutenção do material rodante de terceiros, enquanto não for devolvido ao proprietário.

§ 2º A responsabilidade e os custos de manutenção e reparação devem ser fixados em contrato, resguardada a possibilidade de arbitragem privada e de denúncia ao regulador ferroviário.

§ 3º Os padrões e as rotinas de manutenção podem ser fixados pela autorregulação, observado o disposto no inciso I do *caput* do art. 44 desta Lei.

CAPÍTULO VII DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

Art. 43. As operadoras ferroviárias podem associar-se voluntariamente sob a forma de pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos para promover a autorregulação, nos termos de seu estatuto, desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1º As operadoras ferroviárias outorgadas por entes subnacionais podem aderir à associação de que trata o *caput* deste artigo, na forma do estatuto.

§ 2º O estatuto da entidade autorregulatória de que trata o *caput* deste artigo poderá determinar normas vinculantes para suas associadas.

§ 3º As normas estabelecidas pela entidade autorregulatória de que trata o *caput* deste artigo não vinculam as empresas não aderentes à autorregulação.

Art. 44. A autorregulação ferroviária compreende as seguintes funções:

I - instituição de normas voluntárias de padrões exclusivamente técnico-operacionais da execução do transporte ferroviário, notadamente no que se refere à via permanente, aos sistemas de segurança e ao material rodante, visando à maximização da interconexão e da produtividade ferroviárias;

II - conciliação de conflitos entre seus membros, excetuados os de ordem comercial;

III - coordenação, planejamento e administração em cooperação do controle operacional das malhas ferroviárias operadas pelos membros do autorregulador ferroviário;

IV - autorregulação e coordenação da atuação dos seus membros para assegurar neutralidade com relação aos interesses dos usuários;

V - solicitação ao órgão regulador de revogação e de alteração de normas incompatíveis com a eficiência ou com a produtividade ferroviárias;

VI - articulação com órgãos e com entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com outras vias terrestres e com os demais modos de transporte;

VII - aprovação de programas de gestão de manutenção, de riscos e de garantias das operações de transportes.

§ 1º É vedada ao autorregulador ferroviário a edição de norma ou de especificação técnica que dificulte ou impeça a interconexão por operadora ferroviária não associada, sem motivo justificado.

§ 2º O autorregulador implementará programa de integridade e canal de ouvidoria.

Art. 45. O autorregulador ferroviário será dirigido em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto.

Parágrafo único. Os diretores devem ser escolhidos entre os representantes das operadoras ferroviárias associadas e devem ter experiência técnico-operacional em ferrovias e notório conhecimento das melhores práticas do setor ferroviário.

Art. 46. Nos termos da regulamentação, o autorregulador ferroviário fica submetido à supervisão do regulador ferroviário, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.

Parágrafo único. A regulação de temas técnico-operacionais da operação das ferrovias deve ser reservada à autorregulação, constituindo exceção a interferência do regulador ferroviário.

Art. 47. As normas ou especificações técnicas da entidade autorreguladora que interfiram na competitividade do mercado submetem-se ao controle dos órgãos e das entidades de defesa da concorrência, que poderão requerer manifestação do regulador ferroviário para subsidiar sua decisão.

CAPÍTULO VIII DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE FERROVIÁRIOS

Seção I Da Segurança e da Proteção do Trânsito

Art. 48. Compete ao regulador ferroviário federal:

I - regular nacionalmente a segurança do trânsito e do transporte ferroviários;

II - realizar fiscalizações nas ferrovias federais, por iniciativa própria ou por provocação de terceiros interessados, quanto a aspectos de segurança.

Art. 49. As operadoras ferroviárias estão sujeitas à regulação e à fiscalização do regulador ferroviário, e devem:

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

II - prestar as informações que lhes forem solicitadas.

Parágrafo único. Os acidentes e as ocorrências devem ser classificados pelo regulador ferroviário quanto a gravidade, previsibilidade e inevitabilidade, nos termos da regulamentação, que também definirá as hipóteses de responsabilização administrativa da operadora ferroviária.

Art. 50. A operadora ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e de segurança ao longo de suas faixas de domínio.

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

Art. 51. Nas interseções em nível, as linhas férreas têm prioridade de trânsito em relação a outros modos de transporte, inclusive os não motorizados, nos termos da regulamentação nacional.

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

§ 2º A disciplina do cruzamento ferroviário é definida pela operadora ferroviária, observada a regulamentação nacional.

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

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

§ 5º A abertura ao tráfego de qualquer segmento ferroviário depende de aprovação do regulador ferroviário, observados critérios objetivos de segurança, nos termos da regulamentação nacional.

§ 6º Trens de serviço ou de socorro têm prioridade de tráfego sobre os demais.

Art. 52. A operadora ferroviária não pode impedir a travessia em desnível de suas linhas por outras vias posteriormente estabelecidas, devendo o modo de cruzamento ser fixado pela própria operadora, tendo em vista a segurança do tráfego e observada a regulamentação nacional.

Parágrafo único. Se não houver acordo entre as partes, a travessia deve ser decidida pelo regulador ferroviário.

Art. 53. Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou de pagamento pelo uso da faixa de domínio, a operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por tubulações e redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente

estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

§ 1º Os encargos de construção, conservação e vigilância cabem à parte que executar o serviço mais recente.

§ 2º A operadora ferroviária pode cobrar das concessionárias, autorizatárias ou autarquias de serviço público pelo uso da faixa de domínio, exceto quando houver isenção prevista em legislação específica.

Art. 54. O transporte de produtos perigosos será realizado em conformidade com a legislação ambiental e com as disposições do autorregulador ferroviário ou, na sua ausência, com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 55. Em caso de conflito ou de acidente, se houver vítima, o responsável pela segurança é obrigado, de imediato, a providenciar o socorro necessário e a dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Art. 56. A operadora ferroviária deve manter 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, cujo conteúdo deve ser compartilhado com as autoridades que o requererem.

Seção II Da Segurança e da Vigilância do Transporte

Art. 57. A operadora ferroviária tem o dever de adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a:

- I - preservar seu patrimônio;
- 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 em suas dependências;**
- V - garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
- VI - garantir o cumprimento dos direitos e dos deveres do usuário;
- VII - salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

Art. 58. Compete à operadora ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

§ 1º Em caso de crime praticado em material rodante ou em imóveis sob responsabilidade da operadora ferroviária, sua equipe de segurança, independentemente da presença de autoridade ou de agente policial, deverá:

- I - **remover os feridos para pronto-socorro ou para hospital;**
- II - **prender em flagrante os autores de crimes ou de contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente;**

III - isolar o local para verificações e perícias.

§ 2º As providências de que trata o § 1º deste artigo devem ser tomadas sem a paralisação do tráfego, desde que seja seguro.

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º deste artigo, após a adoção das providências previstas, a operadora ferroviária deve registrar perante a autoridade policial competente boletim de ocorrência em que devem ser consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 4º A operadora ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes ocorridos em suas dependências ou seu material rodante, bem como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia de boletim de ocorrência no prazo máximo de 10 (dez) dias, contado da data do recebimento do pedido.

Art. 59. A operadora ferroviária pode exigir que os passageiros e sua bagagem sejam submetidos a procedimentos de registro, de vistoria e de segurança, na forma da regulamentação.

CAPÍTULO IX DAS OPERAÇÕES URBANÍSTICAS

Art. 60. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.

Art. 61. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange o 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 O projeto urbanístico de que trata o *caput* deste artigo pode ser elaborado pela operadora ferroviária, a seu requerimento, e deve ser aprovado pelo Município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.

§ 2º A execução do projeto urbanístico pode ser delegada à operadora ferroviária por meio de sociedade de propósito específico, que pode:

I - ser constituída sob a forma de fundo de investimento imobiliário que isole sua contabilidade e gestão, especialmente quanto ao recebimento de receitas, à administração de ativos e ao recolhimento de tributos;

II - ser 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;

III - promover desapropriações e adquirir contratualmente direitos reais não incorporados ao seu patrimônio;

IV - alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir;

V - receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação.

§ 3º A operadora ferroviária ou a sociedade de propósito específico vinculada ao empreendimento referido no *caput* deste artigo pode receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras que executar.

Art. 62. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso urbanístico pelas operadoras ferroviárias em projetos de transporte, acessórios ou associados.

CAPÍTULO X DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 63. As definições e determinações desta Lei estendem-se a toda e qualquer infraestrutura, material rodante e sistema de transporte que se equipare, quanto ao fluxo de veículos em faixa exclusiva e específica fixada majoritariamente em solo, com comportamento e necessidade de organização de trânsito e de tráfego de uma ferrovia.

Parágrafo único. Em caso de divergência, caberá ao regulador ferroviário definir como a regulação ferroviária será aplicada aos sistemas alternativos mencionados no *caput* deste artigo.

Art. 64. A concessionária ferroviária federal com contrato vigente na data de promulgação desta Lei poderá requerer a adaptação de seu contrato, de concessão para o de autorização.

§ 1º A adaptação referida no *caput* deste artigo pode ocorrer quando uma nova ferrovia construída a partir de

autorização ferroviária federal entrar em operação, caso a autorização tenha sido outorgada à pessoa jurídica:

I - concorrente, de forma a caracterizar a operação ferroviária em mercado logístico competitivo; ou

II - integrante do mesmo grupo econômico da concessionária, definido nos termos do § 3º deste artigo, de forma a expandir a extensão ou a capacidade ferroviária, no mesmo mercado relevante, em percentual não inferior a 50% (cinquenta por cento).

§ 2º Cabe ao poder concedente a decisão pela adaptação do contrato referida no *caput* deste artigo, cujo parâmetro deve ser a busca pela eficiência econômica, ouvidos os órgãos de defesa da concorrência e de planejamento setorial pertinentes.

§ 3º Para fins da adaptação referida no § 1º deste artigo, consideram-se integrantes do mesmo grupo econômico da atual operadora ferroviária as empresas coligadas, controladas ou controladoras, nos termos dos §§ 1º, 2º, 4º e 5º do art. 243 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 4º Na hipótese do inciso I do *caput* deste artigo, a possibilidade de adaptação fica restrita aos trechos em que haja efetiva contestabilidade, a ser aferida por meio de análise de mercado relevante, ouvido o órgão de que trata o art. 19 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§ 5º A adaptação referida no *caput* deste artigo está, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do outorgado:

I - inexistência de multas ou encargos setoriais não pagos à União;

II - manutenção, no contrato de autorização, das obrigações financeiras perante a União e das obrigações de eventuais investimentos estabelecidos em contrato de concessão, inclusive os compromissos de investimentos em malha de interesse da administração pública, além das obrigações de transporte já celebradas com os demais usuários do sistema;

III - prestação de serviço adequado, conforme definido no inciso II do § 2º do art. 6º da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, utilizando-se a referida contagem a partir do requerimento de adaptação;

IV - manutenção do serviço de transporte de passageiros no novo contrato de autorização, na hipótese de a concessionária requerente já operar linha regular de transporte de passageiros.

§ 6º A adaptação inclui o direito de uso, pela autorizatária, de todos os ativos de propriedade da União anteriormente vinculados ao contrato de concessão que sejam essenciais à sua operação.

§ 7º O prazo do contrato de autorização adaptado deve ser o mesmo da concessão, incluído o prazo da prorrogação do contrato de parceria de que trata a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, quando houver.

§ 8º É facultada a prorrogação do prazo da autorização originária da adaptação, uma única vez, caso ainda não tenha havido nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, mediante pagamento pela extensão contratual, nos termos do regulamento.

§ 9º Os bens móveis afetos ao contrato de que trata o *caput* deste artigo devem ser disciplinados nos termos do § 5º do art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 10. Finalizado o contrato de autorização pactuado nos termos do *caput* deste artigo:

I - os bens imóveis devem ser revertidos ao poder público; e

II - os bens móveis adquiridos após a adaptação pela operadora ferroviária não são reversíveis, ressalvado o disposto no § 9º deste artigo.

§ 11. Caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.

§ 12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o § 11 deste artigo pode ser efetivada mediante:

I - a redução do valor da outorga;

II - o aumento do teto tarifário;

III - a supressão da obrigação de investimentos;

IV - a ampliação do prazo contratual.

Art. 65. Ficam prorrogadas por 12 (doze) meses, em virtude da pandemia da Covid-19, todas as obrigações não financeiras assumidas em decorrência da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, por concessionárias ferroviárias federais.

§ 1º É vedada a prorrogação de prazos ou a renegociação de valores referentes ao pagamento de outorgas.

§ 2º O regulador ferroviário federal deverá, no prazo de até 6 (seis) meses do início da vigência desta Lei, realizar os ajustes contratuais necessários ao cumprimento do disposto no *caput* deste artigo.

Art. 66. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no *caput* deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 desta Lei.

§ 2º Os recursos mencionados no § 1º deste artigo devem ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, na forma do regulamento.

Art. 67. Caso, nos primeiros 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 25 ou 26 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais ou às protocoladas na proposta vencedora.

§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência referida no *caput* deste artigo e oferecerá prazo de até 15 (quinze) dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.

§ 2º A inexecução ou o atraso na construção das obras decorrentes da autorização obtida na forma do *caput* deste artigo sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da autorização e multa correspondente a pelo menos 50% (cinquenta por cento) dos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização, nos termos do regulamento.

§ 3º Ficam excluídas da regra instituída no *caput* deste artigo as autorizações requeridas antes da vigência desta Lei.

Art. 68. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º Podem 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;

II - as entidades públicas;

III - as entidades que exerçam funções delegadas do poder público; e

IV - as autorizatárias para a exploração de ferrovias como atividade econômica.” (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. 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 deste artigo 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." (NR)

Art. 69. A Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 176-A. O registro de aquisição originária ou de desapropriação amigável ou judicial ocasionará a abertura de matrícula, se não houver, relativa ao imóvel adquirido ou quando atingir,

total ou parcialmente, um ou mais imóveis objeto de registro anterior.

§ 1º A matrícula será aberta com base em planta e memorial utilizados na instrução do procedimento administrativo ou judicial que ensejou a aquisição, os quais assegurarão a descrição e a caracterização objetiva do imóvel e as benfeitorias, nos termos do art. 176 desta Lei.

§ 2º As matrículas atingidas serão encerradas ou receberão averbação dos desfalques, caso necessário, dispensada a retificação da planta e do memorial descriptivo da área remanescente.

§ 3º Divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não impedirão o registro.

§ 4º Na hipótese de a área adquirida em caráter originário ser maior do que a área constante do registro existente, a informação sobre a diferença apurada será averbada na matrícula aberta.

§ 5º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se ao registro de:

I - ato de imissão provisória na posse, em procedimento de desapropriação;

II - carta de adjudicação, em procedimento judicial de desapropriação;

III - escritura pública, termo ou contrato administrativo, em procedimento extrajudicial de desapropriação.”

“Art. 235.

.....
III - 2 (dois) ou mais imóveis contíguos
objeto de imissão provisória na posse registrada em
nome da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos
Municípios ou de suas entidades delegadas ou
contratadas e sua respectiva cessão e promessa de
cessão.

.....
§ 3º Na hipótese de que trata o inciso III
do *caput* deste artigo, a unificação poderá abranger
matrículas ou transcrições relativas a imóveis
contíguos àqueles que tenham sido objeto da imissão
provisória na posse." (NR)

Art. 70. O art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de
1995, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

"Art. 2º

.....
§ 4º A outorga para exploração indireta de
ferrovias em regime de direito privado será exercida
mediante autorização, na forma da legislação
específica." (NR)

Art. 71. O art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de
1998, passa a vigorar acrescido do seguinte § 13:

"Art. 18.

.....
§ 13. A cessão que tenha como beneficiária
autorizatária de exploração ferroviária, nos termos
da legislação específica, será realizada com
dispensa de licitação." (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.
.....

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, quando o contrato assim o exigir;

.....” (NR)

“Art. 25.

I - publicar os editais, julgar as licitações e as seleções e celebrar os contratos para exploração indireta de ferrovias, permitida sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso;

.....

V - regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatários, de modo a assegurar a neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientar e disciplinar a interconexão entre as diferentes ferrovias, e arbitrar as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;

.....

VII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, de modo a orientar e estimular a participação das empresas outorgadas do setor;

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, de modo a orientar e disciplinar o tráfego mútuo e o direito de passagem;

IX - supervisionar as associações privadas de autorregulação ferroviária, cuja criação e cujo funcionamento reger-se-ão por legislação específica.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V do *caput* deste artigo, a ANTT estimulará a formação de conselhos de usuários, no âmbito de cada ferrovia explorada em regime público, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados." (NR)

"Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e pela Antaq aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas e deverão ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital.

....." (NR)

"Art. 58. Está **impedida** de exercer **cargo** de **direção** na ANTT e na Antaq a pessoa que **mantenha**, **ou tenha mantido**, **nos 2 (dois) anos anteriores** à **data de início do mandato**, **um dos seguintes vínculos** com **empresa** que **explore** **qualquer** **das** **atividades** **reguladas** **pela** **respectiva** **Agência**:

.....
§ 1º Está também impedido de exercer cargo de direção, pelo prazo de que dispõe o *caput* deste artigo, o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

§ 2º No caso de diretor de associação de autorregulação ferroviária, o período da vedação de que trata o *caput* deste artigo será contado pelo dobro do tempo que durar o exercício do mandato na direção da autorregulação, até o limite de quarentena de 4 (quatro) anos." (NR)

"Art. 82.

.....
§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* deste artigo não se aplicam aos elementos da infraestrutura arrendados ou outorgados para exploração indireta pela ANTT e pela Antaq.

....." (NR)

Art. 73. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 57-A:

"Art. 57-A. A operadora ferroviária, inclusive metroferroviária, poderá constituir o direito real de laje de que trata a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e o de superfície de que trata esta Lei, sobre ou sob a faixa de domínio de sua via férrea, observado o plano

diretor e o respectivo contrato de outorga com o poder concedente.

Parágrafo único. A constituição do direito real de laje ou de superfície a que se refere o *caput* deste artigo é condicionada à existência prévia de licenciamento urbanístico municipal, que estabelecerá os ônus urbanísticos a serem observados e o direito de construir incorporado a cada unidade imobiliária."

Art. 74. O art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 11.

.....
VI - valores não tributários, multas, outorgas e indenizações devidos à União pelas concessionárias e autorizatórias ferroviárias nos termos da regulamentação.

.....
§ 4º Os recursos referidos no inciso VI do *caput* deste artigo devem ser aplicados exclusivamente no fomento do modo ferroviário." (NR)

Art. 75. A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A:

"Art. 56-A. As infraestruturas ferroviárias no interior do perímetro dos portos e instalações portuárias não se constituem em ferrovias autônomas e são administradas pela respectiva autoridade portuária ou autorizatório,

dispensada a realização de outorga específica para sua exploração.

Parágrafo único. As infraestruturas ferroviárias de que dispõe o *caput* deste artigo observarão as normas nacionais para a segurança do trânsito e do transporte ferroviários, e caberá ao regulador ferroviário federal fiscalizar sua aplicação.”

Art. 76. A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação, nos regimes público e privado.

.....

§ 3º Quanto ao regime de exploração, o SNV poderá ser classificado em público ou privado.” (NR)

“Art. 20.

.....

IV - promover ligações necessárias à segurança e à economia nacionais.

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações das ferrovias outorgadas pela União.” (NR)

“Art. 21.

.....

IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I, II e III do *caput* deste artigo, ligam entre si ferrovias importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais;

V - Ferrovias de Acesso: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I, II, III e IV do *caput* deste artigo, ligam entre si pontos de origem ou destino de cargas ou de passageiros; e

VI - Ferrovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País."(NR)

"Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo 'EF'.

§ 1º O símbolo 'EF' é acompanhado por uma sequência de 3 (três) caracteres, com os seguintes significados:

I - o primeiro caractere indica a categoria da ferrovia, da seguinte forma:

.....

- c) 3 (três) para as diagonais;
- d) 4 (quatro) para as de ligação;
- e) 0 (zero) para as radiais;
- f) A para as de acesso;

II - os outros 2 (dois) caracteres indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º Nas ferrovias de acesso os 2 (dois) últimos caracteres serão preenchidos por letras e números, indicativos da sequência histórica de criação das ferrovias, segundo sistemática definida pelo órgão competente." (NR)

"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;

VI - capacidade;

VII - movimentação;

VIII - receita."

"Art. 24. É a União autorizada a desativar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo para os quais não haja operadores interessados na outorga.

Parágrafo único. Decorridos 5 (cinco) anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e utilizada apenas para finalidades que não impeçam sua posterior reutilização como ferrovia.” (NR)

“Art. 41-A. Serão elaboradas segundo os critérios desta Lei e atualizadas, anualmente, por ato do Poder Executivo as relações descritivas das seguintes infraestruturas:

I - rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal;

II - rodovias integrantes da Rinter;

III - ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal;

IV - vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem;

V - portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem;

VI - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem;

VII - aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aerooviário Federal.

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

§ 2º As informações geoespaciais referidas no § 1º deste artigo conterão, no mínimo, as características técnicas e físicas da infraestrutura, a capacidade de transporte, sua designação e numeração, quando aplicáveis, a titularidade, e a indicação de seu operador."

Art. 77. O § 6º do art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 25.
.....

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento, exceto nos casos de projetos associados ou de empreendimentos acessórios aprovados nos termos do art. 34 desta Lei.

....." (NR)

Art. 78. Ficam revogados:

I - a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973;

II - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) a alínea b do inciso IV do *caput* do art. 13;

b) a alínea *d* do inciso V do *caput* do art. 13;
c) o parágrafo único do art. 13;
d) a alínea *b* do inciso I do *caput* do art. 14;
e) as alíneas *f* e *i* do inciso III do *caput* do art. 14;
f) a alínea *b* do inciso IV do *caput* do art. 14;
III - os arts. 10, 15, 17, 23, 26, 27, 28, 35 e 43
da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.

Art. 79. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90
(noventa) dias de sua publicação oficial.