

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, do Senador José Serra, que *dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.*



SF/19591.64994-52

Relator: Senador **JEAN PAUL PRATES**

I – RELATÓRIO

Encontra-se para análise desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 261 de 2018, de autoria do Senador José Serra, que “Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências”.

O projeto original foi estruturado em 69 artigos, distribuídos em oito capítulos, que tratam de três assuntos distintos e inter-relacionados:

- 1) **outorga de autorização** à iniciativa privada para construir ou adquirir ferrovias e explorar o transporte sobre os **trilhos de sua propriedade**, em regime de direito privado;
- 2) **autorregulação ferroviária**, que cria a possibilidade de que o próprio mercado promova a gestão e a coordenação do trânsito de pessoas e de mercadorias por linhas de diferentes empresas, cabendo ao Poder Público atuar apenas em caso de conflitos não conciliados pelas partes; e
- 3) **segurança do trânsito e do transporte ferroviários**, assunto atualmente disposto no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

O primeiro capítulo, denominado *Disposições Preliminares*, é composto de quatro artigos que, além de indicar objeto da lei, delimitam seu âmbito de aplicação estabelecendo que a lei se aplica “às ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada em regime de direito privado” e que suas normas gerais se aplicam “às ferrovias estaduais, distritais e municipais de quaisquer tipos ou categorias”.

O segundo capítulo traz definições úteis à aplicação da lei que derivar do projeto, como: administração ferroviária, serviços de transporte ferroviário, integração vertical, segregação geográfica e reparcelamento. Também estabelece as competências da União em relação às administrações ferroviárias, às entidades privadas de autorregulação e à segurança e do trânsito e do transporte ferroviário.



O terceiro capítulo relaciona os princípios e as diretrizes para o planejamento, a operação, a regulação e a fiscalização, entre outras atividades que envolvem as ferrovias privadas.

O quarto capítulo denomina-se *Ferrovias Privadas em Regime de Direito Privado* e é composto de nove seções que constituem o cerne do projeto.

A primeira seção, *Obtenção*, indica que a exploração das ferrovias de propriedade privada se dará em regime de autorização, cuja outorga depende de submissão de requerimento da parte interessada ao órgão ou entidade competente, além de prévio processo de chamada ou de anúncio públicos. Esta seção também contém os procedimentos do processo seletivo, bem como as cláusulas essenciais do contrato a ser firmado entre as partes.

A segunda seção, *Operação*, estipula o regime de liberdade tarifária para a operação da autorizatária e indica que o uso da linha férrea por outras administrações ferroviárias distintas da autorizatária depende apenas de acordos voluntários entre as partes envolvidas. Trata, também, da desativação e da erradicação de ramais ferroviários privados.

A terceira seção, *Extinção*, detalha e especifica as hipóteses de extinção dos contratos de autorização que somente ocorreria em caso de cassação, caducidade, decaimento, renúncia, anulação ou falência, já que os contratos não têm prazo determinado.

A quarta seção, *Requisitos Prévios*, indica os atos precedentes necessários à aprovação da autorização da ferrovia privada.



A quinta seção, *Operações Ordinárias*, trata do licenciamento de trens e do compartilhamento da infraestrutura ferroviária, estipula que a operação do transporte ferroviário de passageiros ou de cargas independe de novas outorgas do Poder Público, impõe a necessidade de expressa autorização do órgão ou da entidade federal competente, observados critérios objetivos de segurança para a abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário privado. Consta, ainda, desta seção, vedação ao transporte não remunerado, impondo-se ao ente que criar a obrigação o pagamento da tarifa com recursos orçamentários próprios; regras para atendimento a reclamações de usuários e permissão para cobrança por operações acessórias, cujos preços devem ser divulgados em tabela.

A sexta seção, que trata das *Operações Extraordinárias*, estabelece as situações em que a União poderá assumir temporariamente o serviço ferroviário, bem como as condições necessárias para tal.

A sétima seção disciplina as *Operações de Transporte*. Conceitua-se tarifa de transporte de cargas; proíbe-se a discriminação de nível de serviço injustificada e estabelece-se a responsabilidade da administração ferroviária com base no Código Civil e no Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912. Além disso, estipula-se a responsabilidade por indenização em caso de tráfego mútuo; veda-se a comercialização de produtos não licenciados no interior dos trens e estações; e concede-se isenção de pagamento de preço ou tarifa ao menor de dois anos que não ocupe assento.

A oitava seção denomina-se *Operações Logísticas* e dispõe que as atividades intermodais ou multimodais de transporte em instalações vinculadas e fisicamente conectadas às linhas férreas independem de novo



ato administrativo que as autorize, e requer que tais atividades sejam realizadas por meio de sociedades de propósito específico subordinadas às administrações ferroviárias.

A última seção do Capítulo IV cuida das Operações Urbanísticas vinculadas à exploração ferroviária e traz regras para viabilizar o uso e ocupação do solo do entorno das linhas férreas e das estações ferroviárias e inclui os autorizatórios entre os entes aptos a promover desapropriação por meio de alteração do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

O Capítulo V trata da autorregulação ferroviária a ser exercida por uma entidade privada a ser criada pelas partes interessadas. A primeira seção consigna as regras para sua composição, e estipula que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) assumiria todas as funções regulatórias enquanto a entidade autorregulatória não fosse criada. A segunda seção disciplina como se dará a supervisão da autorregulação, de competência da ANTT.

O Capítulo VI, também composto de duas seções, dispõe sobre o Trânsito e o Transporte Ferroviário em substituição ao conteúdo do Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que trata dos Regulamento dos Transportes Ferroviários.

O sétimo capítulo, *Financiamento*, relaciona os preços e tarifas a serem pagos à administração ferroviária pelo uso de suas áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços.

Finalmente, no oitavo têm-se as disposições transitórias e finais, em que são alteradas diversas leis:



- a) a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para harmonizar as formas de outorgas previstas na legislação atual com o conteúdo da nova Lei;
- b) o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para destinar percentual arrecadado com multas de trânsito para a promoção da segurança e para a construção e revitalização de passagens ferroviárias;
- c) a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a atualização anual do rol das ferrovias federais, bem como para dispor sobre as regras para a desativação ou erradicação de trechos de “tráfego inexpressivo” e para instituir sistema de classificação das ferrovias que contemple a classificação geográfica, institucional e patrimonial das ferrovias nacionais.

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

Por fim, o último artigo contém a cláusula de vigência, estabelecida em noventa dias após a publicação oficial da lei.

Em sua justificativa o Senador José Serra esclarece que buscou aproveitar mecanismos bem-sucedidos na legislação nacional de outras áreas



de infraestrutura, adaptando dispositivos presentes na Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que introduziu os serviços de telecomunicações em regime privado; da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, que disciplina o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS); e da Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013, que instituiu a figura da autorização do Terminal de Uso Privado; subsídios com a finalidade de ampliar a atração de investimentos para revitalizar e ampliar a malha ferroviária nacional. Também foram criados instrumentos urbanísticos já adotados no Japão e em diversos países asiáticos para viabilizar o surgimento do transporte de passageiros privado. Por fim, na busca de maior segurança jurídica, a proposição traz para o nível legal as disposições presentes no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

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

Na Comissão de Assuntos Econômicos, foi aprovado parecer apresentado pela Senadora Lúcia Vânia, com sete emendas, a maior parte delas relativas a alterações na redação para melhorar a técnica legislativa, dar maior clareza ao texto e evitar interpretações equivocadas. Apenas a Emenda nº 6, que propôs a supressão do art. 27, trata de questão de mérito, e foi proposta e aprovada ao considerar que a exigência contida no referido dispositivo diminuía a contestabilidade do mercado e aumentava a burocracia, caminhando, assim, em sentido contrário ao anunciado pela proposição.



Nesta Comissão foram apresentadas mais outras sete emendas. As de nº 8 a 11 foram apresentadas pela Senadora Kátia Abreu, e as demais pelo Senador Wellington Fagundes. As da Senadora Kátia Abreu referem-se a versão anterior de nosso substitutivo, enquanto as do Senador Wellington mais recentes buscam alterar os arts. 3º, 10, 33, e 64 da última versão de nosso substitutivo.

II – ANÁLISE

Como o projeto ainda será analisado pela CCJ, deixaremos a cargo daquela Comissão a análise mais aprofundada dos aspectos formais, particularmente no tocante à constitucionalidade e à juridicidade da proposta.

De todo modo, adiantamos nosso entendimento de que o projeto é constitucional, uma vez que é calcado nos arts. 22, XI (legislar privativamente acerca de transporte e trânsito) e 21, XII, *d* (explorar diretamente ou mediante *autorização*, concessão ou permissão o transporte ferroviário de âmbito federal).

Assim, o aspecto fulcral de nossa análise é, sem dúvida, o mérito do projeto, que está inquestionavelmente dentro da competência desta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

De partida, é preciso sublinhar a conveniência da proposta. É digna de louvor a iniciativa do nobre Senador José Serra. Infelizmente, o transporte ferroviário em nosso País está muito aquém de suas potencialidades, e, concordamos com ele, é necessário um extenso avanço no marco regulatório do setor, de forma a aumentar a oferta de infraestrutura ferroviária, impedir a concentração do mercado, reduzir os custos logísticos



e promover a concorrência no setor ferroviário, ao passo que se salvaguarda a segurança jurídica.

Dessa forma, entendemos bem-vinda a proposta de regulamentar uma nova modalidade de outorga para a exploração de ferrovias em nosso marco regulatório. Ao *autorizarmos* a exploração de ferrovias, estamos, de fato, reconhecendo que há um grande espaço para que essa modalidade de transporte possa operar com benefício da liberdade de empreender, em que os investidores têm maior latitude para aplicar e gerir seus recursos, mas que, em contrapartida, os obriga a assumir todos os investimentos e riscos do negócio.

É importante registrar que, embora os preços cobrados no regime de autorização não sejam previamente estipulados pelo regulador, as autorizatárias sujeitam-se ao controle dos órgãos de defesa do consumidor e da concorrência, que têm autoridade para coibir a cobrança de preços abusivos.

É digno de nota que, quanto à instalação e operações de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou zonas de expansão urbana, o projeto manda observar o plano diretor municipal e adota a lógica de que a valorização imobiliária advinda do empreendimento ferroviário seja capaz de constituir importante fonte de receita para o negócio. Isso poderá ser efetivado por meio de instrumentos urbanísticos bastante utilizados internacionalmente, mas pouco empregados no Brasil, como, por exemplo, o parcelamento do solo.

A ideia é que sejam criadas empresas de serviços ferroviários e de desenvolvimento urbano. Nesse modelo de exploração da atividade, nas cidades, os proprietários dos imóveis necessários para a realização do



empreendimento poderão se tornar sócios dos projetos, medida que reduz os custos de suas fases iniciais e que possibilita aos proprietários ganhos advindos com a valorização imobiliária decorrente da implantação da ferrovia.

Caso o proprietário não adira ao projeto voluntariamente, foi prevista a hipótese de desapropriação do imóvel, de forma a desestimular o comportamento oportunista (i.e. exigir condições excessivas do empreendedor para ceder a titularidade ou a posse do imóvel).

É preciso esclarecer que a desapropriação depende da emissão de Decreto de Utilidade Pública pelo poder público, mas a operacionalização do processo fica a cargo do empreendedor privado. Tal proposta tem redação semelhante à que constava na Medida Provisória nº 700, de 2015, editada pela Presidenta Dilma Rousseff, que já previa a ampliação dos legitimados a promover a desapropriação.

Outra inovação que advém do projeto original é a possibilidade de o poder público instituir contribuição de melhoria decorrente da implantação da ferrovia. Essa receita será arrecadada junto aos moradores de imóveis lindeiros ao projeto e comporá as fontes de financiamento do empreendimento, de forma a reduzir os custos de implantação e, conseqüentemente, os preços que virão a ser cobrados dos usuários.

Finalmente, o PLS em análise prevê a possibilidade de ser instituída entidade de autorregulação com a função de regular aspectos operacionais da ferrovia; dirimir conflitos, orientar e disciplinar as condições de controle operacional das malhas ferroviárias exploradas pelos associados a essa entidade. A autorregulação, nos termos do projeto em análise, seria



uma faculdade a ser exercida pelos “titulares das administrações ferroviárias, juntamente com os usuários, os embarcadores e a indústria”.

A despeito de seus inúmeros méritos e marcada originalidade, e em virtude dessas qualidades, entendemos que o projeto merece uma série de aperfeiçoamentos, como passaremos a discorrer. Ressalte-se que as alterações aqui propostas não só não reduzem o brilho da proposta do Senador Serra, como ambicionam apenas contribuir para uma maior efetividade e flexibilidade do marco regulatório proposto.

De fato, esses aperfeiçoamentos foram resultado de um intenso e minucioso exame que fizemos na proposição original, convocando audiências públicas e inúmeras reuniões com os diversos atores públicos e privados do setor – nossas portas sempre estiveram abertas a todos que quiseram se pronunciar a respeito desta proposta – de forma a receber subsídios, para analisá-los e incorporá-los ao texto original do projeto do Senador Serra.

Assim, como resultado das contribuições recebidas ao longo desses meses desde que assumimos a relatoria do PLS nº 261, de 2018, pudemos propor as soluções que estão condensadas no substitutivo que apresentamos ao final deste parecer.

Passemos, portanto, a uma análise detalhada das alterações produzidas:

Quando da primeira leitura da proposição, a utilização do termo “administração ferroviária” para designar a pessoa jurídica responsável por gerir a infraestrutura ferroviária e realizar o transporte ferroviário nos pareceu passível de incompreensões.



Do nosso ponto de vista, o termo utilizado remete à Administração Pública e à prestação ou supervisão de serviços públicos, aparentando delimitar o amplo sentido que o projeto pretendia adotar para a “administração ferroviária”, que se referiria a “empresa privada, órgão ou entidade do poder público”, ou seja qualquer pessoa jurídica, pública ou privada que operasse a infraestrutura ferroviária.

Assim, em nosso substitutivo, adotamos a denominação de operadora ferroviária para a pessoa jurídica detentora de outorga para gerir e executar todas as operações ferroviárias e demais atividades relativas ao transporte ferroviário realizado por determinada ferrovia.

Tendo em vista a relevância das novidades regulatórias introduzidas pelo projeto, entendemos oportuno, também, criar ou aprimorar outras definições técnicas e setoriais importantes, tanto para os fins de aplicação desta lei quanto para sua regulamentação subsequente.

Neste sentido, consideramos oportunas as definições relativas ao transporte ferroviário tais como a de autosserviço (ou transporte próprio), serviços ferroviários, serviços acessórios e serviços associados, cada qual conectado aos conceitos igualmente definidos de trem, material rodante, ferrovia, infraestrutura ferroviária, instalações acessórias, instalações adjacentes, malha ferroviária, trecho, segmento, e slot ferroviário (ou faixa de circulação), entre outras.

Igualmente relevante, ainda na esteira das definições do art. 3º, é a denominação específica quanto aos atores setoriais mais recorrentes tais como o regulador ferroviário, o autorregulador, a operadora ferroviária, o usuário ferroviário e o usuário investidor. Entendemos que a consolidação de tais referências contribuirão substancialmente para a maior consistência



terminológica da regulação por vir, fator importante para a segurança jurídica e para a aplicação ágil e correta das normas setoriais.

A partir desse entendimento, consideramos também necessário definir mais claramente a abrangência do projeto, especialmente quanto aos dispositivos que tratavam da autorregulação, da segurança do trânsito e do transporte ferroviário, bem como quanto à competência da União, dos estados e dos municípios para autorizar a realização do transporte ferroviário sobre ferrovias de propriedade privada. Procuramos deixar claro no texto que cabe à União autorizar a construção e a operação daquelas ferrovias que compõem o Sistema Ferroviário Federal.

Nesse sentido, construímos nova redação para o dispositivo que trata das competências da União (art. 2º de nossa proposta) para deixar claro que as regras de trânsito e de transporte ferroviário se aplicam a todas as ferrovias do País e que as competências da União para outorgar a exploração da infraestrutura e a realização do transporte ferroviário restringem-se às ferrovias integrantes do Subsistema Federal Ferroviário definido pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.

Feito isso, e seguindo com a análise do projeto original, percebemos que várias das inovações ali trazidas poderiam também contemplar a outorga por **concessão**. De fato, uma preocupação que tivemos foi a de reduzir a assimetria concorrencial entre autorizações e concessões, reduzindo a carga regulatória destas, quando observado que apenas burocratizavam e retiravam a competitividade dessa modalidade de outorga. Nossa intenção foi legar ao Estado Brasileiro a possibilidade de lançar mão de todos os ferramentais de outorga disponíveis, a depender do caso concreto



pertinente, do contexto econômico e estratégico aplicável, e dos objetivos de atendimento do interesse público.

Assim, além da autorregulação, as receitas imobiliárias também poderiam ser agregadas ao modelo de concessão. Ademais, não vimos razão para que os princípios e diretrizes propostos para a infraestrutura privada e para o chamado “transporte ferroviário privado”, não alcançassem, igualmente, a gestão da infraestrutura e a operação do transporte em regime público.

Com essas constatações iniciais, consideramos oportuno e necessário organizar o transporte ferroviário em uma lei específica, o que, aliás, já estava previsto na própria Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, cujos arts. 13 e 14 fazem referência a essa possibilidade.

Foi sob essa inspiração que promovemos um rearranjo na estrutura do projeto, trazendo para seu corpo a reorganização das regras para outorga da gestão da infraestrutura ferroviária e da operação dos transportes ferroviários então contidas nos arts. 13 e 14 daquela Lei. A organização do setor ferroviário, então, compõe o Capítulo III do nosso substitutivo que também inclui as regras de outorga do transporte ferroviário associado ou não associado da infraestrutura, de cargas ou de passageiros, executado em regime público ou em regime privado.

Em outro caminho, promovemos pequenas alterações na parte da Lei nº 10.233, de 2001, relativas às competências da ANTT, de modo a não restringir a área de atuação da Agência apenas às ferrovias concedidas. Afinal, nos termos do inciso II de seu art. 20, é objetivo da Agência “regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes”.



Sendo assim, levamos para essa lei o conteúdo especificado no art. 50 da proposição original, exceto em relação aos dispositivos que tratavam da autorregulação.

A partir dessa nova configuração adotada no substitutivo, fomos incorporando ao corpo do projeto algumas disposições que entendemos necessárias à aplicação do novo regramento, além de alterações para simplificar alguns comandos e melhor especificar outros.

As disposições prescritas no Capítulo IV do substitutivo tratam da exploração de ferrovias em regime público. Na Seção I foram estabelecidos requisitos para a elaboração dos editais e dos contratos de concessão, em acréscimo ao que dispõe a Lei de Concessões. A Seção II traz para o nível legal as regras para habilitação de usuário investidor atualmente dispostas em resolução da ANTT.

O Capítulo V segue sendo a principal novidade regulatória para o setor ferroviário nacional. Ele compila as regras do procedimento de outorga para a construção, operação e extinção de ferrovias em regime de autorização, mantendo o cerne do projeto original. Cabe ressaltar que, em nosso substitutivo, a autorização passa a ter prazo determinado, de 25 a 99 anos, proposto pelo requerente da autorização, uma vez que é quem detém capacidade e conhecimento para avaliar o período necessário para amortizar os investimentos que se propõe a realizar, bem como porque é a quem cabe assumir os riscos e avaliar a viabilidade do negócio que propõe. Acreditamos que o estabelecimento de prazo contratual permite melhor avaliação do negócio e traz mais segurança jurídica para o investidor.

Além da extinção pelo advento do termo contratual, ficam mantidas todas as possibilidades de extinção do contrato previstas na



proposição original. Casos de negligência, imperícia ou abandono; de transferência irregular da autorização; de descumprimento reiterado dos compromissos assumidos, ou até mesmo em razão de excepcional relevância pública.

Também dispensamos a necessidade de anúncio público e alteramos o procedimento para obtenção da autorização como forma de incentivar o empreendedorismo e resguardar o benefício natural da ideia inovadora. Mesmo assim, mantivemos a prerrogativa do poder público analisar a documentação, projetos e estudos que assegurem condições técnicas, financeiras e locacionais para a execução e sustentabilidade do empreendimento, implementar alterações à minuta de contrato proposta, e, com base nisso, deliberar sobre a outorga da autorização, dando publicidade e abrindo prazo a manifestações de terceiros antes do seu deferimento final.

Ao constataremos a necessidade de instituição de regra específica que promova a exploração por outros interessados de trechos ferroviários abandonados ou subutilizados pelas atuais concessionárias, na Subseção II, deste Capítulo V, autorizamos a cisão desses trechos dos atuais titulares da outorga em favor de novos interessados identificados mediante procedimento de chamada pública.

Por fim, ainda quanto às autorizações, foi excluída toda a seção denominada na proposta original de “Operações Extraordinárias”, pois tal modalidade de intervenção na propriedade privada já se encontra prevista na Constituição.

Num novo Capítulo VI, concentramos as regras comuns aos regimes público e privado, quanto a ferrovias. Foram estendidos ao regime público os dispositivos do projeto original referentes ao licenciamento de



trens para execução do transporte de passageiros e de cargas e foi aprimorada a seção relativa ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária.

Outro capítulo novo, em seguida, versa sobre a possibilidade de migração entre os regimes público e privado. O Capítulo VII abre a possibilidade de requerimento, por parte de concessionária que atenda a condições específicas, para migrar, mediante licitação, de sua concessão para o regime de autorização. A migração poderá envolver a alienação ou arrendamento dos ativos reversíveis, e implicará no pagamento do valor econômico abrangendo todos os preços pelo uso de bens públicos, adquiridos ou arrendados na forma de investimentos ferroviários ou diretamente em dinheiro. Por fim, a respectiva autorização nova deverá ser outorgada por período igual ao tempo restante da concessão original.

O Capítulo VIII do substitutivo contempla o regramento da autorregulação disposto no Capítulo V do projeto original. Excluímos todos os dispositivos que, do nosso ponto de vista, representam demasiada interferência na constituição e no funcionamento de uma entidade privada. Estipulou-se, no entanto, a necessidade de unanimidade entre as associadas para a aprovação do seu estatuto, e a exigência de perfil de alto nível técnico-operacional quanto à escolha de seus dirigentes. Adicionalmente, retiramos a possibilidade de que as regras da agência reguladora se submetessem às da autorregulação, quando, na verdade, deve ocorrer o contrário.

O Capítulo IX trata do Trânsito e do Transporte Ferroviários. Dele eliminamos alguns dispositivos que já são objeto de regramento em outras leis.



No Capítulo X, relativo às Operações Urbanísticas, promovemos alguns ajustes, aproveitando as contribuições apresentadas em audiência pública realizada em 27 de junho deste ano.

Substituímos a expressão “desapropriar” por “promover desapropriação” no § 3º do art. 58, que define as prerrogativas da sociedade de propósito específico encarregada da execução do projeto urbanístico, de modo a deixar claro que se trata apenas da prática dos atos materiais necessários para a aquisição de imóveis, cabendo ao poder público editar o decreto declaratório de sua utilidade pública.

Nesse mesmo artigo, introduzimos o § 4º, para esclarecer que o projeto urbanístico poderá ser elaborado pela operadora ferroviária, devendo ser aprovado pelo município, que é o ente federativo responsável pelo ordenamento do território urbano, com anuência, se for o caso, da autoridade metropolitana.

Acrescentamos, ainda, artigo que altera a Lei de Registros Públicos, para adaptá-la às alterações promovidas no Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, que dispõe sobre a desapropriação por utilidade pública. O objetivo dessas alterações, que já constavam da Medida Provisória nº 700, de 2015, é permitir a abertura e a unificação de matrículas com fundamento nos atos expropriatórios.

No último capítulo, que trata das Disposições Finais e Transitórias foram incluídas adequações na legislação vigente que consideramos necessárias para o alcance dos fins declarados no projeto. A legislação alterada foi a seguinte:



- a) Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, *que dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.*
- b) Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, *que dispõe sobre os registros públicos, e dá outras providências*
- c) Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, *que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências*
- d) Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, *que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nos 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987, regulamenta o § 2º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências;*
- e) Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, *que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.*
- f) Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, *que dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus*



derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, atendendo o disposto no § 2º do art. 1º da Lei no 10.336, de 19 de dezembro de 2001, cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT e dá outras providências;

g) Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV.

Como resultado das contribuições recebidas ao longo desses meses desde que assumimos a relatoria deste projeto de lei, pudemos propor as soluções que apresentamos ao final do parecer divulgado na sessão desta Comissão ocorrida em 29 de outubro de 2019, em que apresentamos relatório concluindo pela apresentação de emenda substitutiva ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 261, de 2018, do Senador José Serra, ocasião em que foi concedida vista coletiva.

Esse interregno foi útil para que pudéssemos receber e refletir acerca de inúmeras contribuições de diversos interessados no projeto.

Como resultado desse processo alteramos o parecer para evitar dúvidas de interpretação quanto ao transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura, uma vez que a redação que propusemos para o parágrafo 2º do art. 10 de nosso substitutivo causou manifestação do setor quanto à insegurança jurídica que poderia trazer aos contratos vigentes.

Ademais, na forma como foi apresentado, concluímos que esse dispositivo tem redação sem força normativa clara, uma vez que os contratos de concessão vigentes não têm nenhuma obrigação de reserva de capacidade.

A segunda modificação decorre de novos argumentos trazidos a meu Gabinete em relação à exigência de licitação para a migração das atuais concessionárias do regime de concessão para o regime de autorização. Estou convencido de que, não havendo transferência de bens para a nova autorizatária, e limitando-se o prazo dessa nova autorização àquele da vigência do contrato de concessão, não vemos razão para a realização de nova licitação.



Realizamos, ainda, pequenas alterações de forma ao longo de todo o texto do substitutivo, alterações que, por muito pequenas, entendemos desnecessário citá-las de forma detalhada no resumo que ora apresentamos.

Por fim, quanto às emendas, aquelas apresentadas na CAE (nos 1 a 7) estão prejudicadas por termos realizado profundas alterações ao projeto original. Quanto as da Senadora Kátia Abreu, devemos rejeitar a de nºs 8 e 11 por não se adequarem à ideia que norteia o PLS aqui analisado. A de nº 9, acatamos parcialmente para incorporar ao substitutivo sugestões acerca da arbitragem. A de nº 10, amplia o escopo do pedido de autorização para exploração econômica, portanto será acatada. Quanto as emendas de autoria do Senador Wellington Fagundes, a de nº 12 traz aprimoramento ao texto, simplificando sua redação, e por esse motivo foi aprovada. A emenda de nº 13 representa alteração legal de constitucionalidade duvidosa, motivo pelo qual acreditamos ser de melhor alvitre deixar para que seja apreciada oportunamente pela CCJ. Finalmente, a emenda de nº 14 foi rejeitada. Embora o substitutivo reafirme que o modelo brasileiro é o vertical, o substitutivo preserva a existência do Operador Ferroviário Independente (OFI), e contempla a emenda no conjunto do texto.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PLS nº 261, de 2018, prejudicadas as emendas de nº 1 a 7, aprovadas as de nº 9, 10 e 12, e rejeitadas as de nº 8, 11, 13, e 14, na forma do substitutivo que apresentamos.

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)

Dispõe sobre o transporte ferroviário.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:



CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Art. 2º Compete à União:

I – estabelecer normas para a segurança do trânsito e do transporte ferroviário 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 da atividade econômica de transporte ferroviário;

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

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

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

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.

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

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



II – faixa de circulação ferroviária (*slot* ferroviário): período estabelecido, em negociação privada, para um trem iniciar, realizar e finalizar uma operação de transporte em determinado segmento ferroviário, observando os acordos de nível de serviço;

III – ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária e pelas respectivas instalações acessórias, com a gestão e a execução do transporte ferroviário atribuídas a uma operadora ferroviária;

IV – infraestrutura ferroviária: conjunto de bens móveis e imóveis essenciais à operação de uma ferrovia especificamente quanto ao tráfego ferroviário bem como respectivos bens móveis e imóveis destinados ao apoio logístico e administrativo da própria ferrovia;

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

VI – instalações adjacentes: imóveis cuja titularidade pertença integralmente à operadora, localizados imediatamente adjacentes à faixa de domínio ou às edificações e pátios de uma ferrovia, destinados à execução de serviços associados;

VII – malha ferroviária: conjunto determinado de trechos ferroviários sob a gestão de uma mesma operadora ferroviária;

VIII – material rodante: qualquer equipamento ferroviário capaz de se deslocar por vias férreas;

IX – melhores práticas do setor ferroviário: as práticas e procedimentos compatíveis com padrões adotados por operadoras prudentes e diligentes, sob condições e circunstâncias semelhantes, relativamente a aspecto ou aspectos operacionais, comerciais, ambientais e de segurança relevantes para a execução do transporte ferroviário de primeira linha geralmente empregados no setor ferroviário nacional e internacional;

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



XI – operadora ferroviária: pessoa jurídica responsável por gerir e executar todas as operações ferroviárias e demais atividades relativas ao transporte ferroviário realizado por determinada ferrovia;

XII – 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;

XIII – segmento ferroviário: qualquer extensão de ferrovia determinada por um ponto de origem e um ponto de destino específicos;

XIV – serviços acessórios: serviços de natureza auxiliar, complementar ou suplementar em relação aos serviços ferroviários por meio de contratação específica agregada ou não ao contrato de prestação de serviços principal;

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

XVI - serviços ferroviários: serviços de transporte ferroviário de carga ou de passageiros oferecidos e prestados aos usuários conforme especificação estabelecida em contrato de prestação de serviços pertinente;

XVII – 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;

XVIII – tráfego ferroviário: fluxo de material rodante em operação técnica e dinâmica de uma ferrovia, fazendo uso da infraestrutura ferroviária de uma determinada malha ferroviária;

XIX – transporte ferroviário: deslocamento de cargas ou passageiros por meio da utilização de determinada infraestrutura ferroviária;

XX – transporte próprio ou autosserviço: transporte realizado por uma operadora ferroviária relativamente a cargas de sua propriedade exclusiva ou a passageiros por ela especificamente determinados, sem a contratação de serviços ferroviários;



XXI – trecho ferroviário: extensão definida de linha férrea, delimitada por:

- a) pátios em que se realizam operações de carga e/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.

XXII – trem: composição de material rodante de tração, impulsão ou autopropulsionado, acoplado ou não a material rodante de transporte;

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 física ou jurídica que venha a investir no aumento de capacidade de infraestrutura ferroviária concedida ou material rodante, com vistas ao transporte de cargas próprias em ferrovia que não lhe esteja outorgada;

XXV – reparcelamento do solo: reconfiguração do traçado de lotes e logradouros, para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano.

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.

Parágrafo único. Além dos princípios relacionados no *caput*, 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 O transporte ferroviário deve seguir as seguintes diretrizes:

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

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

III – adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário, 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 qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;

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



VI – estímulo ao investimento em infraestrutura, integração de malhas ferroviárias e 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 ou 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

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Seção I

Da Classificação

Art. 6º O transporte ferroviário 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;
- c) concomitante.

Parágrafo único. O regime a que se refere a alínea “c” do inciso III pode ocorrer, de forma transitória, na migração de um regime para o outro, quando acordadas entre o poder público e a operadora ferroviária, na forma da regulamentação.

Seção II

Das Regras de Outorga

Art. 7º O transporte ferroviário em regime de direito público pode ser executado diretamente, pela União, Distrito Federal, estados e municípios; ou indiretamente, por meio de outorga de concessão ou de permissão.

Parágrafo único. A execução direta do transporte ferroviário pela União ocorre quando necessário garantir a segurança e a soberania nacionais ou em casos de relevante interesse coletivo; e deve ser sempre exercida por entidades estatais especializadas.

Art. 8º O transporte ferroviário em regime privado é exercido mediante outorga de autorização consubstanciada em contrato que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e da regulamentação, garantida a liberdade de preços.

Parágrafo único. Cabe aos órgãos de defesa da concorrência a repressão a infrações à ordem econômica.

Art. 9º O transporte ferroviário de cargas ou de passageiros associado à gestão da infraestrutura por operadora ferroviária pode ser executado sob regime público, mediante outorga de concessão, ou sob regime privado, mediante outorga de autorização.

Parágrafo único. 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. 10. A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura depende de inscrição válida em registro a ser instituído pelo regulador ferroviário, na forma da regulamentação.

§ 1º O transporte de passageiros de que trata o *caput* pode ser outorgado sob regime público, mediante concessão ou permissão, ou privado, mediante autorização; cabendo ao poder público competente definir o regime de execução empregado em função das características dos serviços prestados, do ambiente operacional e do mercado de atuação.

§ 2º O transporte ferroviário de cargas de que trata o *caput* somente deve ser outorgado sobre malha de determinada concessionária ferroviária para atendimento de demandas excepcionais, especializadas, sazonais ou temporárias que, em virtude de peculiaridades operacionais, esta não queira ou não possa atender de forma conveniente ou em prazo adequado.

§ 3º No transporte ferroviário de que trata o *caput*, quando prestado em ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade pela autorizatária, nos termos do contrato de autorização.

CAPÍTULO IV

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

Seção I

Das Concessões

Art. 11. Além do disposto nos artigos 18 e 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o edital e o contrato de concessão devem indicar, obrigatoriamente:

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



II - garantia de capacidade de transporte a terceiros outorgados pelo regulador ferroviário, mediante contrato de acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, assegurada a remuneração pela capacidade contratada;

III - obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada ao longo do período do contrato, de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

IV – procedimentos de arbitragem em caso de ausência de acordo entre concessionários e usuários quanto à prestação de serviços acessórios de carga, descarga e demais atividades conexas.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte devem ser fixados para cada ano de vigência do contrato, e 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 anuência 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 poder concedente, na periodicidade estabelecida na regulamentação.

§ 5º Os custos dos procedimentos de arbitragens de que trata o inciso IV do *caput* devem ser suportados inicialmente pelo usuário proponente, cabendo à parte vencida arcar com esses custos após a solução do conflito.

Art. 12. As licitações realizadas para outorga de concessões devem observar o disposto nesta Lei, e nas Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e, como norma geral, nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 13. Aplica-se suplementarmente a esta Seção a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial seus artigos 28 a 42.



Seção II

Da Habilitação de Usuário Investidor

Art. 14. As concessionárias ferroviárias podem contratar e receber investimentos de usuários investidores para o aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária concedida.

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

§ 2º Caso os investimentos realizados na forma do *caput* impliquem obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato outorgado, a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público, deverá ser requerida anuência prévia do regulador ferroviário para assinatura do contrato de que trata o *caput*.

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

§ 4º Os investimentos recebidos de usuários investidores de que trata o *caput* podem ser aplicados pelas concessionárias para o cumprimento das metas por ela pactuadas com o regulador ferroviário, desde que voluntariamente pactuados com os usuários investidores, mantidas as responsabilidades contratuais da concessionária perante o poder concedente.

§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o *caput*, salvo material rodante, devem ser imediatamente incorporados ao patrimônio inerente à concessão, não sendo devida, nem ao usuário investidor, nem à concessionária, qualquer indenização por parte da União, quando da reversão prevista no contrato de concessão.

CAPÍTULO V

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO



Seção I

Da Autorização

Art. 15. A autorização para a exploração de ferrovias deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado, a operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público.

Parágrafo único. O prazo do contrato de que trata o *caput* deve ter duração de 25 a 99 anos, prorrogáveis por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatória:

I – manifeste prévio e expresso interesse;

II – esteja adimplente com todas as obrigações decorrentes do contrato de autorização.

Art. 16. Exceto quando expressamente disposto em contrário, a outorga de autorização de que trata esta Seção automaticamente compreende a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros;

Art. 17. Para constituir infraestrutura ferroviária a ser operada sob regime privado, o poder público pode alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária autorizatória bens móveis e imóveis de sua propriedade, conforme a regulamentação.

Art. 18. Os bens móveis e imóveis constituintes da infraestrutura ferroviária de ferrovia autorizada não são reversíveis ao poder público quando a respectiva autorização for extinta, exceto na hipótese de cessão ou de arrendamento prevista no art. 17.

Art. 19. A necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia não inviabiliza a outorga por autorização.

Art. 20. A instituição legal de gratuidades ou descontos em ferrovias autorizadas somente pode ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para o seu custeio.



Parágrafo único. O disposto no *caput* não afeta o direito da operadora ferroviária conceder gratuidades ou descontos conforme sua conveniência.

Subseção I

Das Novas Ferrovias

Art. 21. O interessado em obter a autorização para exploração econômica de novas ferrovias ou de novos pátios pode requerê-la diretamente ao órgão regulador a qualquer tempo, na forma da regulamentação.

§ 1º O requerimento deve ser instruído de:

I – proposta de minuta do contrato de autorização, sem prejuízo das alterações consensuadas com o regulador ferroviário;

II – relatório circunstanciado dos projetos logísticos, urbanísticos e ambientais relacionados diretamente com a ferrovia, contendo, no mínimo:

- a) a indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida;
- b) as características do transporte com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;
- c) as condições de financiamento que garantam a execução inicial e a sustentabilidade do empreendimento ao longo do período de vigência da autorização pretendida.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o *caput*, o regulador ferroviário deve:

I – analisar a documentação, projetos e estudos que o compõem, e implementar as alterações à minuta proposta do contrato de autorização, consensuadas com o requerente, conforme o interesse público;



II – elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet, abrindo prazo de quinze dias úteis para manifestação de terceiros;

III – deliberar sobre a outorga da autorização, com base nas informações recebidas e outras disponíveis, publicar o resultado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.

§ 3º O regulador ferroviário deve avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

§ 4º Verificada alguma incompatibilidade locacional o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 5º Nenhuma autorização deve ser negada, salvo por motivo técnico-operacional relevante devidamente justificado.

Subseção II

Das Ferrovias Ociosas

Art. 22. O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, promover a abertura de processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração econômica de trechos ferroviários ociosos, assim definidos como aqueles com operação em descumprimento das metas de produção e de segurança definidas em contrato há mais de dois anos na data de publicação desta Lei.

§ 1º O procedimento de que trata o *caput* deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário.

§ 2º Havendo interessados na exploração dos trechos ferroviários de que trata o *caput*, deve ser providenciada a cisão desses trechos dos atuais titulares da outorga em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais indenizações devidas pelas concessionárias, a serem pagas ao termo do contrato de concessão.

§ 3º O procedimento de que trata o *caput* pode incluir chamamento a interessados para suplementar a capacidade de transporte originalmente apresentada pela requerente da autorização.



§ 4º Cada proponente interessado em contratar suplemento de capacidade de que trata o § 3º deve apresentar compromisso de contratação fixa de serviços de transporte (*ship or pay*).

Art. 23. O chamamento deve indicar obrigatoriamente as seguintes informações:

- I – a ferrovia a ser outorgada;
- II – o atual perfil de cargas e passageiros transportados;
- III – o rol de bens móveis e imóveis que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada;
- IV – o valor mínimo exigido pela outorga, a ser pago no ato da assinatura do contrato.

Art. 24. Encerrado o processo de chamamento público, o regulador ferroviário deve decidir acerca das propostas recebidas, na forma da regulamentação, observado o seguinte:

- I – havendo uma única proposta ao final do processo de chamamento público, a autorização pode ser expedida;
- II – na hipótese de haver mais de uma proposta, o regulador ferroviário deve promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

Parágrafo único. O processo seletivo público de que trata o inciso II do *caput* deve considerar como critério de julgamento de forma isolada ou combinada:

- I – o maior valor de outorga;
- II – a maior participação de capital próprio investido no empreendimento (*equity*);
- III – a maior capacidade de movimentação;
- IV – a maior recuperação urbanística;



V – a menor necessidade de desapropriação;

VI – a disponibilidade para prestação de serviços de transporte de passageiros ou para a cessão da infraestrutura ferroviária outorgada para prestação de serviço de transporte de passageiro por empresa distinta da operadora ferroviária.

Seção II

Do Contrato de Autorização

Art. 25. São cláusulas essenciais do contrato de autorização de ferrovias as relativas:

I – ao objeto da autorização;

II – ao prazo de vigência e às condições para sua prorrogação;

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

IV – às condições gerais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

V – ao cronograma de implantação dos investimentos previstos;

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

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

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

IX – à responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;

X – às hipóteses de extinção do contrato;



XI – à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder público, do regulador ferroviário e das entidades reguladoras e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional, para efeitos de mobilização;

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

XIII – às condições de acesso à ferrovia pelo poder público;

XIV – às penalidades e à forma de aplicação das sanções cabíveis;

XV – ao foro e ao modo para solução extrajudicial das divergências contratuais.

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

§ 2º O regulador ferroviário deve adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nos contratos;

§ 3º Quando a nova ferrovia fizer uso de bem público, o contrato de que trata o *caput* 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.

Seção III

Da Extinção da Autorização

Art. 26. 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, e nos termos da regulamentação, uma vez iniciado o processo de extinção de que de que tratam os incisos II a VII do *caput*, os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do poder público e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, devem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade.

Art. 27. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente pode extingui-la mediante ato de cassação, nos termos da regulamentação.

Art. 28. 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 art. 47, o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 29. 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 no regime privado.

§ 1º A lei de que trata o *caput* 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 do seu investimento ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados.

Art. 30. 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 suas multas contratuais ou obrigações perante terceiros.

Art. 31. A anulação da autorização deve ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 32. A autorizatária, a seu exclusivo critério, pode desativar trechos ferroviários mediante comunicação ao regulador ferroviário, com antecedência mínima de 180 dias.

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

§ 2º A operação dos trechos ferroviários de que trata o § 1º 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. 33. O licenciamento dos trens para execução do transporte de passageiros ou de cargas deve ser realizado exclusivamente pelo responsável pela infraestrutura ferroviária, respeitadas as condições operacionais e os critérios de qualidade e segurança.

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

§ 2º Independentemente da possibilidade de terceirização do desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços ferroviários, bem como a implementação de projetos associados, a operadora ferroviária é a responsável por toda a execução do transporte, pelas operações acessórias a seu cargo, e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, bem como pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura com terceiros, no transporte multimodal e nos ajustes com os usuários.

Art. 34. Ressalvado o disposto na legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas, indenizações, doações, que a União auferir junto a operadoras ferroviárias somente devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública, sendo vedado o investimento em infraestrutura ferroviária da própria autuada ou de seu grupo econômico.

Art. 35. A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de recebimento e protocolo de reclamações referentes aos serviços prestados, e respondê-las na forma da regulamentação.

Art. 36. A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, nas suas estações e demais instalações, é prerrogativa exclusiva da operadora ferroviária.

§1º A operadora ferroviária pode transferir a terceiros o direito de que trata o *caput*.

§ 2º O direito ao exercício das atividades de que trata o *caput* fica vinculado ao prazo de validade do contrato de outorga.

Seção II

Do Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária



Art. 37. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve ocorrer na forma da regulamentação, do acordo comercial entre os interessados e das melhores práticas do setor ferroviário.

§ 1º O acordo deve ser formalizado por contrato, resguardada a possibilidade de arbitragem privada e de denúncia ao órgão regulador ferroviário para a solução de conflitos.

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

Art. 38. O valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve ser objeto de livre negociação entre os interessados.

Parágrafo único. Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, o valor de que trata o caput deve respeitar os tetos tarifários fixados pelo regulador ferroviário.

Art. 39. A operadora ferroviária pode inspecionar o material rodante de terceiros antes de autorizar o tráfego sobre sua malha ferroviária, ficando responsável pela sua manutenção enquanto não for devolvido ao proprietário.

§ 1º A operadora pode recusar ou reparar o material rodante inspecionado nos termos dos contratos de compartilhamento.

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

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

Art. 40. A responsabilidade pelos custos da manutenção de que trata o art. 38 devem ser previamente pactuados em contratos.

CAPÍTULO VII

DAS REGRAS DE TRANSIÇÃO ENTRE REGIMES



Seção I

Da Migração

Art. 41. A concessionária ferroviária com contrato vigente na data de promulgação desta Lei pode requerer a migração de sua concessão para o regime de autorização, em condições definidas na regulamentação.

Art. 42. Cabe ao ministério responsável avaliar previamente a conveniência e a viabilidade da migração de que trata o art. 41, observado o interesse público e o planejamento setorial aplicável, e orientar o regulador ferroviário quanto a sua eventual execução.

§ 1º Além da avaliação prévia de que trata o *caput*, somente será admitida a conversão de que trata o *caput* no caso das concessionárias que:

I – prestem 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 pedido de migração;

II – operem em mercado logístico competitivo;

III – estejam adimplentes em relação a multas e demais pendências administrativas;

IV – mantenham, no regime privado, todas as obrigações de eventuais investimentos contratados no regime público, seus respectivos prazos, e metas de segurança, além das obrigações de transporte já celebradas com os demais usuários do sistema;

V – efetuem o pagamento de valor econômico exigido pelo poder público como contrapartida para a migração do contrato.

§ 2º A migração de que trata esta seção incluirá o direito de uso, pela autorizatória, de todos os ativos de propriedade da União que sejam essenciais à sua operação.

§ 3º Caso a concessionária opere linha regular de transporte de passageiros, tais serviços devem ser mantidos pelo prazo outorgado para a autorização.



§ 4º Para fins do inciso II, do § 1º, considera-se haver mercado logístico competitivo quando houver alternativas logísticas viáveis aos embarcadores da carga, por via ferroviária ou em outro modo de transporte, desde que com preços compatíveis, nos termos da regulamentação.

§ 5º O valor econômico associado à migração de que trata o inciso V, do § 1º, abrange todos os preços pelo uso dos bens públicos, adquiridos ou arrendados sob quaisquer formas admitidas em direito e pode ser pago, no todo ou em parte, na forma de investimentos ferroviários selecionados pelo poder público.

§ 6º A autorização deve ser outorgada por período igual ao tempo restante da concessão conforme a duração originalmente prevista em seu contrato, limitada pelos prazos do parágrafo único do art. 15.

§ 7º O prazo da autorização deve ser outorgado:

I – por período igual à soma do tempo restante da concessão, mais um período equivalente à duração originalmente prevista em seu contrato, se não tiver havido renovação do contrato de concessão;

II – por período igual ao pactuado no contrato de renovação de concessão, se já tiver havido esse processo.

§ 8º É vedada a prorrogação dos prazos das autorizações outorgadas nos termos desta seção.

§ 9º Finalizado o contrato de autorização pactuado nos termos desta seção:

I - os bens públicos de que trata o § 2º devem ser revertidos ao poder público.

II - os bens adquiridos ou construídos pela operadora ferroviária não são reversíveis.

§ 10. Os procedimentos para a migração de que trata esta seção deve ser definido em regulamentação.

CAPÍTULO VIII

DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA



Art. 43. As operadoras ferroviárias podem se associar 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*, na forma da regulamentação.

§ 2º As normas estabelecidas pela entidade autorregulatória não vinculam as empresas não aderentes à autorregulação.

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

I – instituição de normas técnicas 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 por 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 a produtividade ferroviárias;

VI – articulação com órgãos e 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.

Parágrafo único. É vedada ao autorregulador ferroviário a edição de norma ou especificação técnica que dificulte ou impeça a



interconexão por operadora ferroviária não associada, sem motivo justificado.

Art. 45. O autorregulador ferroviário será dirigido, em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto aprovado pela unanimidade das operadoras ferroviárias associadas.

Parágrafo único. Os diretores devem ser escolhidos entre os representantes das operadoras ferroviárias associadas com o mais elevado nível de exigência quanto à experiência técnico-operacional em ferrovias e quanto ao 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:

I – regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário;

II – resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.

III – realizar fiscalizações, por iniciativa própria ou por provocação de terceiros interessados nas ferrovias associadas à autorregulação, quanto a aspectos de segurança.

Parágrafo único. As normas ou especificações técnicas que interfiram na competitividade do mercado ou na segurança ferroviária, se submetem ao controle dos órgãos e entidades de defesa da concorrência, que poderá requerer manifestação do regulador ferroviário para subsidiar sua decisão.

CAPÍTULO IX

DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Seção I

Da Segurança e da Proteção do Trânsito

Art. 47. As operadoras ferroviárias ficam 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.

Art. 48. A operadora ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e 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 decorrentes do transporte ferroviário.

Art. 49. As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com 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 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. 50. 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. Não havendo acordo entre as partes, a travessia deve ser decidida pelo regulador ferroviário.

Art. 51. Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou pagamento pelo uso da faixa de domínio, a operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

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

Art. 52. O transporte de produtos perigosos deve observar o disposto em legislação específica.

Art. 53. Em caso de conflito ou de acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Art. 54. 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. 55. 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 deveres do usuário;

VII – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

Art. 56. Compete à operadora ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

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

I – remover os feridos para pronto-socorro ou hospital;

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

III – isolar o local para verificações e perícias.

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

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º, após a adoção das providências previstas, a segurança da operadora ferroviária deve lavrar e encaminhar à 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 nele ocorridos, como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia autenticada de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.



Art. 57. A operadora ferroviária pode exigir que os passageiros e sua bagagem sejam submetidos a procedimentos de registro, vistoria e segurança, na forma da regulamentação.

CAPÍTULO X

DAS OPERAÇÕES URBANÍSTICAS

Art. 58. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou zonas de expansão urbana deve observar o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.

Art. 59. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange 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* 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, admitida sua constituição sob a forma de fundo de investimento imobiliário, de forma a isolar a sua própria contabilidade e gestão especialmente quanto ao recebimento de receitas, administração de ativos e recolhimento de impostos e taxas.

§ 3º A sociedade de propósito específico para os fins do § 2º será aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital.

§ 4º A sociedade de propósito específico pode instruir e promover desapropriações e adquirir contratualmente direitos reais não incorporados ao seu patrimônio na forma do § 3º, bem como alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir, assim como receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação.



§ 5º A operadora ferroviária ou a sociedade de propósito específico vinculada ao empreendimento referido no caput poderá receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras.

Art. 60. Visando à maximização dos fatores que contribuam para viabilizar projetos de ferrovias urbanas de interesse público e privado, os Municípios e Estados podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso como instalações adjacentes para execução de serviços associados.

CAPÍTULO XI

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 61. 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, e os permissionários de serviços públicos;

II – as entidades públicas; e

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público.

IV – os autorizatários de serviço de transporte ferroviário explorado 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 nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo.

.....” (NR).

Art. 62. 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.

§ 2º As matrículas atingidas serão encerradas ou receberão averbação dos desfalques, caso necessário, dispensada a retificação da planta e do memorial descritivo 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* 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 - dois ou mais imóveis contíguos objeto de imissão provisória 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, a unificação poderá abranger matrículas ou transcrições relativas a imóveis contíguos àqueles que tenham sido objeto da imissão provisória na posse.” (NR)

Art. 63. Os arts. 24, 25, 38, 58 e 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**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, celebrar os contratos para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso;

;

.....

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão e de permissão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificadas e instalados;

.....

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, dos permissionários e das autorizatárias, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientando e disciplinando a interconexão entre as estradas de ferro, e arbitrando 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, orientando e estimulando a participação dos delegatários do setor.

.....

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada



em regime público, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem.

IX - supervisionar a associação privada de autorregulação ferroviária cuja criação e funcionamento rege-se-ão por legislação específica.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, 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, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela diretoria da Agência e pelo respectivo edital” (NR)

“**Art. 58.**

.....

§ 1º

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

“**Art. 82.**

.....

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infraestrutura autorizados, concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ

.....

Art. 64. 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 públicos e privados.

.....



§ 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; e

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações das estradas de ferro delegadas pela União."

"Art. 21.....

IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III, 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 a IV, 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, sendo:

- a) 1 para as longitudinais;
- b) 2 para as transversais;
- c) 3 para as diagonais;
- d) 4 para as de ligação;
- e) 0 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 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 relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal será elaborada segundo os critérios do art. 20 e atualizada, anualmente, por Ato do Poder Executivo.

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

§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º conterão, no mínimo, as indicações de bitola, designação e numeração, titularidade, e capacidade da ferrovia, além da indicação da operadora ferroviária.” (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.** Fica a União autorizada a desativar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento, concessão ou alienação.

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

Art. 65. O art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:



"Art. 18.

§ 10. A cessão que tenha como beneficiários as autorizatárias de serviços de transportes ferroviários, nos termos da legislação específica, poderá ser realizada com dispensa de licitação e a título gratuito." (NR)

Art. 66. O Art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11.

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

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

Art. 67. O Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º.

§ 3º

IV – ferroviário explorado como atividade econômica, mediante autorização na forma da legislação específica" (NR)

Art. 68. As definições e determinações desta lei se estendem a toda e qualquer infraestrutura, material transeunte 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 tráfego de uma ferrovia.

Parágrafo Único - Em caso de divergência, caberá ao regulador ferroviário definir quais e como os enquadramentos, adaptações e definições dos termos da regulação ferroviária serão aplicados aos sistemas alternativos mencionados no caput.



Art. 69. Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

- I – a alínea “b” do inciso IV do art. 13;
- II – a alínea “d” do inciso V do art. 13;
- III – o parágrafo único do art. 13;
- IV – a alínea “b” do inciso IV do art. 14;
- V – a alínea “b” do inciso I do art. 14;
- VI – a alínea “f” do inciso III do art. 14;
- VII – a alínea “i” do inciso III do art. 14.

Art. 70. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

