

PARECER Nº , DE 2020

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.*

Relator: Senador **JEAN PAUL PRATES**

I – RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, 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 indicarem 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 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. Constam, ainda, desta seção, a vedação ao transporte não remunerado, as regras para atendimento a reclamações de usuários e a permissão para cobrança por operações acessórias.

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, denominada *Operações Logísticas*, 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 autorizatários 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 a composição da entidade de autorregulação 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 as tarifas a serem pagos à administração ferroviária pelo uso de suas áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços.

Finalmente, no oitavo capítulo 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; na Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, que disciplina o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS); e na Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013, que instituiu a figura da autorização do Terminal de Uso Privado. 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.

Na Comissão de Serviços de Infraestrutura 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 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

A matéria será analisada nos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, mérito e técnica legislativa.

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).

Do ponto de vista da juridicidade, a proposição apresenta as necessárias características de generalidade e abstração.

Quanto ao mérito, estamos de acordo com a justificção do nobre Senador José Serra, cuja iniciativa é digna de louvor. 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 atrair investimentos para 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 disciplinar em lei 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 todos os 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 à operação 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, 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 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 original, 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 de 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 dar mais efetividade e flexibilidade ao marco regulatório proposto.

De fato, esses aperfeiçoamentos foram resultado de 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, 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 à 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.

Nesse 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, e segmento ferroviário, 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 contribuirá 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 ferroviários, 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 não deixar dúvidas de que as regras de trânsito e de transporte ferroviários 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, diminuindo 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 à 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 de resguardar o benefício natural da ideia inovadora. Mesmo assim, mantivemos a prerrogativa do poder público analisar a documentação, os projetos e os estudos que assegurem condições para a execução e a 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 constatarmos 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.

Em 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.

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

No Capítulo IX, relativo às Operações Urbanísticas, promovemos alguns ajustes, aproveitando as contribuições apresentadas em audiência pública realizada em 27 de junho de 2019.



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. Isso foi feito para 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 dos meses desde que assumimos a relatoria deste projeto de lei, propusemos as soluções condensadas em substitutivo apresentado no dia 29 de outubro de 2019 perante a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Naquela ocasião, foi concedida vista coletiva.

Desde então, inúmeras outras contribuições de diversos interessados no projeto têm chegado ao meu Gabinete e, como resultado de reflexões a respeito das manifestações que recebemos, fizemos um criterioso processo de reavaliação e de revisão do texto originalmente proposto e promovemos algumas alterações com o intuito de aperfeiçoá-lo.

Assim, considerando a manifestação do setor ferroviário quanto à insegurança jurídica que a redação original do § 2º do art. 10 de nosso substitutivo apresentado na CI poderia trazer aos contratos vigentes, alteramos sua redação para evitar dúvidas de interpretação quanto ao transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura.

Outra modificação de relevo decorre de novos argumentos em relação à migração do regime de concessão para o regime de autorização



das atuais ferrovias. Embora, em nosso entender, essa pudesse ser uma solução amparada pela Constituição para oferecer maior flexibilidade e equanimidade às empresas incumbentes, as argumentações que nos foram encaminhadas apelam para que somente se faça essa migração após a experimentação do novo modelo de autorização.

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

Por fim, quanto às emendas apresentadas na CAE, essas emendas não têm mais correlação com os dispositivos do substitutivo, em razão das profundas alterações ao projeto original que estamos propondo. Quanto àquelas apresentadas na CI, acatamos parcialmente duas emendas da Senadora Kátia Abreu: a de nº 9, para incorporar sugestões acerca da arbitragem; e a de nº 10, para ampliar o escopo do pedido de autorização para exploração econômica. Em relação às de autoria do Senador Wellington Fagundes, acatamos em parte as sugestões da emenda de nº 12, que tornou desnecessária a definição de *slot* ferroviário, e, portanto, deve ser excluído o inciso II do art. 3º de nosso substitutivo. A emenda de nº 13 representa alteração legal de constitucionalidade duvidosa, motivo por que acreditamos ser de melhor alvitre deixar para que seja apreciada oportunamente pela CCJ. As emendas de nºs 8, 11 e 14, também deverão ser rejeitadas.

Como ressaltamos linhas atrás, o que realmente queremos é flexibilizar o marco regulatório das ferrovias e abrir possibilidades para que o Poder Executivo adote, em cada edital de outorga, o modelo de exploração ferroviária que seja mais adequado a cada caso, de forma a estimular o desenvolvimento ferroviário em nosso País.

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 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 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 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.

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 – ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária e suas respectivas instalações acessórias, com a operação do transporte ferroviário atribuído a uma operadora ferroviária;

III – 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;

IV – 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;

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

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

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

VIII – 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;

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

X – operadora ferroviária: pessoa jurídica responsável pela gestão da ferrovia e pela operação do transporte ferroviário;

XI – 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;

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

XIII – 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;

XIV – 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;

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

XVI – 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;

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



XVIII – transporte ferroviário: deslocamento de cargas ou passageiros por meio da utilização de material rodante sobre determinada infraestrutura ferroviária;

XIX – 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;

XX – 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.

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

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

XXIII – 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 em ferrovia que não lhe esteja outorgada;

XXIV – 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;

X – regulação equilibrada

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 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, 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 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.

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.

§ 1º A execução direta do transporte ferroviário pela União somente ocorrerá quando necessário garantir a segurança e a soberania nacionais, ou em casos de relevante interesse coletivo;

§ 2º Configurada a hipótese de que trata o § 1º, os serviços ferroviários devem ser exercidos por entidades estatais especializadas.

Art. 8º O transporte ferroviário em regime privado é exercido mediante outorga de autorização.

§ 1º A outorga de que trata o *caput* deve ser consubstanciada em contrato que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e da regulamentação.

§ 2º Ao transporte ferroviário em regime privado, é garantida a liberdade de preços.



§ 3º 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 permissão, ou sob regime privado, mediante outorga de autorização.

§1º 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.

§ 2º No regime público, cabe ao regulador ferroviário decidir, previamente à licitação, acerca da obrigatoriedade de oferta de capacidade a terceiros.

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 Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade para a realização do transporte de que trata o *caput*.

§ 2º Nas ferrovias outorgadas em regime público, a oferta de capacidade mínima para a execução do transporte de que trata o *caput* deve obedecer ao que for estabelecido em contrato.

CAPÍTULO IV

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

Seção I

Das Concessões e das Permissões

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 ou de permissão devem indicar, obrigatoriamente:



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

II – os limites da garantia de capacidade de transporte a terceiros, se houver, 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 – previsão de arbitragem em caso de ausência de acordo entre concessionários ou permissionários 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, cabendo ao regulador ferroviário acompanhar o seu atendimento pelo concessionário ou pelo permissionário.

§ 2º Os planos de investimento pactuados podem prever intervenções obrigatórias pelo concessionário ou pelo permissionário, 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 ou ao permissionário pelo regulador ferroviário, na periodicidade estabelecida na regulamentação.

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

Art. 12. Além do disposto nesta Lei, aplicam-se às licitações realizadas para outorga de concessões ou de permissões as Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e, como norma geral, a Lei 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.

CAPÍTULO V

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO

Seção I

Da Autorização

Art. 14. A autorização para a 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 de que trata o *caput* deve ter duração de 25 a 99 anos

§ 2º o prazo de que trata o § 1º pode ser prorrogado por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatária:

I – manifeste prévio e expresso interesse;

II – esteja com a infraestrutura ferroviária apta a operar, na forma da regulamentação.

Art. 15. Exceto quando expressamente disposto 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. 16. 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. 17. Os bens móveis e imóveis constituintes da 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. 16.



Parágrafo único. A autorizatória não fará jus a qualquer indenização pelo poder público em razão das melhorias que efetuar nos bens reversíveis de que trata o *caput*, ainda que não amortizadas.

Art. 18. A necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia não inviabiliza a outorga por autorização.

Art. 19. 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 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. 20. 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 técnico descritivo relacionado 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) detalhamento da configuração logística, e dos aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;



- c) as características do transporte, com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;
- d) indicação das condições de financiamento mínimas e proporcionais ao empreendimento.

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

I – elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet, abrindo prazo de quinze dias úteis para manifestação de terceiros interessados em obter autorização na mesma área geográfica de influência;

II – analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização,

III – publicar o resultado motivado 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, em prazos e condições definidas em regulamento.

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

Subseção II

Das Ferrovias Ociosas

Art. 21. O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, promover a abertura de processo de chamamento público para identificar a existência de interessado na obtenção de autorização para a exploração econômica de trechos ferroviários ociosos por mais de três anos.



§ 1º A ociosidade de que trata o *caput* é caracterizada pela existência de bens reversíveis não explorados ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário.

§ 2º O procedimento de que trata o *caput* deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário.

§ 3º Havendo interessado na exploração dos trechos ferroviários de que trata o *caput*, 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, a serem pagos ao termo do contrato de concessão ou de permissão.

§ 4º O procedimento de que trata o *caput* pode incluir chamamento adicional para suplementação de capacidade dos trechos ferroviários ociosos.

§ 5º Cada proponente interessado em contratar suplementação de capacidade de que trata o § 4º deve apresentar compromisso de contratação fixa de serviços de transporte (*ship or pay*).

§ 6º A cisão de que trata o § 2º será formalizada por aditivo ao contrato de concessão ou permissão.

Art. 22. O chamamento de que trata o art. 21 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. 23. 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 o maior valor de outorga.

Seção II

Do Contrato de Autorização

Art. 24. São essenciais as seguintes cláusulas do contrato de autorização de ferrovias:

I – objeto da autorização;

II – prazo de vigência;

III – condições gerais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

IV – cronograma de implantação dos investimentos previstos;

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

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

VII – hipóteses de extinção do contrato;

VIII – 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;



IX – penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;

X – foro e forma de solução extrajudicial de divergências contratuais.

§ 1º A autorizatória é responsável pelos investimentos necessários para 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.

§4º As cláusulas do contrato não podem atribuir direitos a equilíbrio econômico-financeiro, nem legitimar a imposição unilateral de vontades.

Seção III

Da Extinção da Autorização

Art. 25. 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 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, podem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade ou transferi-la, provisoriamente, a terceiro interessado até que nova autorização lhe seja outorgada definitivamente, nos termos da regulamentação.

Art. 26. 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. 27. 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. 45, o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 28. 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. 29. 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. 30. A anulação da autorização deve ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 31. 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. 32. 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, no



transporte multimodal e nos ajustes com os usuários, independentemente se executada 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 deve ser realizado exclusivamente pela operadora ferroviária responsável pela ferrovia, respeitadas as condições operacionais e os critérios de qualidade e de segurança.

§ 3º Compete exclusivamente à operadora ferroviária a contratação de seguros de Responsabilidade Civil Geral e de Riscos Operacionais ou outros meios alternativos de garantias pré-aprovados pelo autorregulador ferroviário, não podendo o regulador ferroviário figurar como cossegurado obrigatório das apólices contratadas.

Art. 33. Sem prejuízo do disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, indenizações, ressarcimentos, que a União auferir junto a operadoras ferroviárias 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. 34. A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria na forma da regulamentação.

Art. 35. A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, em 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, salvo nas hipóteses previstas na regulamentação.

Seção II



Do Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária

Art. 36. 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 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 público, o acordo comercial deve atender à garantia de capacidade de transporte a terceiros, definida em contrato.

Art. 37. 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. 38. 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*.

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

§ 2º Os custos de manutenção e reparação devem ser fixados em contrato, resguardadas as possibilidades 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. 41.

Seção III

Da Habilitação de Usuário Investidor

Art. 39. As operadoras ferroviárias podem contratar e receber investimentos de usuários investidores para o 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 único, firmado entre a operadora ferroviária e o usuário investidor, cuja cópia será enviada, para informação e registro, ao regulador ferroviário.

§ 2º Deve ser requerida anuência do regulador ferroviário, previamente à vigência do contrato de que trata o *caput*, caso os investimentos previstos impliquem em obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato outorgado por concessão ou por permissão, em revisão do teto tarifário ou em 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 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 operadoras ferroviárias para o cumprimento das metas pactuadas com o regulador ferroviário, desde que voluntariamente pactuados 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*, 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, quando da reversão prevista no contrato de outorga.

CAPÍTULO VII

DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

Art. 40. 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. 41. 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 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;

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. 42. 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, com experiência técnico-operacional em ferrovias e com notório conhecimento das melhores práticas do setor ferroviário.

Art. 43. 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. A regulação de temas técnico-operacionais da operação das ferrovias deve ser reservada à autorregulação, constituindo exceção a interferência do regulador ferroviário.

Art. 44. As normas ou especificações técnicas que interfiram na competitividade do mercado ou na segurança ferroviária submetem-se



ao controle dos órgãos e entidades de defesa da concorrência, que poderá requerer manifestação do regulador ferroviário para subsidiar sua decisão.

CAPÍTULO VIII

DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Seção I

Da Segurança e da Proteção do Trânsito

Art. 45. 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.

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

Art. 46. 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 decorrentes do transporte ferroviário.

Art. 47. 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 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. 48. 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. 49. 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, 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. 50. O transporte de produtos perigosos deve observar o programa de gestão de riscos e de garantias aprovados pelo autorregulador ferroviário, respeitada a legislação específica.

Art. 51. Em caso de conflito ou de acidente, havendo 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. 52. 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. 53. 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. 54. 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 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 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 seguradora 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, bem como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.

Art. 55. 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. 56. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou em zonas de expansão urbana deve observar o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.

Art. 57. 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* 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 poderá:

I - ser constituída sob a forma de fundo de investimento imobiliário, de forma a isolar a contabilidade e a gestão, especialmente quanto ao recebimento de receitas, administração de ativos e recolhimento de impostos e taxas;

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 - instruir e 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* poderá receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras que executar.

Art. 58. 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 X

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 59. 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. 60. 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. 61. 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 edificados 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. 62. 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 posterior reutilização como ferrovia." (NR)

Art. 63. O art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 18.**

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

Art. 64. 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. 65. 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. 66. As definições e determinações desta Lei se estendem 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 quais e como os enquadramentos, adaptações e definições dos termos da regulação ferroviária serão aplicados aos sistemas alternativos mencionados no *caput*.

Art. 67. Os contratos firmados pelas concessionárias ou permissionárias que envolvam a utilização de espaços ou imóveis da ferrovia devem obedecer ao prazo da outorga.

Parágrafo único. Nos casos em que a viabilidade econômica do negócio exija prazo de vigência superior ao período da concessão ou da permissão, a contratação deve ser submetida a prévia anuência do regulador ferroviário.

Art. 68. 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. 69. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

