

PARECER Nº , DE 2021

De Plenário, 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/21265.69215-92

Relator: Senador **JEAN PAUL PRATES**

I – RELATÓRIO

Chega para análise, 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 parcelamento. 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. Entretanto, por força do Ato nº 9, de 2021, o PLS foi encaminhado para deliberação pelo Plenário, para o qual fui designado Relator.

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, apresentamos quatro versões do relatório, sendo a última delas de 18 de novembro de 2020, e que refletem tanto a complexidade e o amadurecimento pelo qual o texto do substitutivo tem passado. Em seguida, foram apresentadas as Emendas de nºs 8 a 30. Em agosto de 2021, a matéria foi encaminhada para o Plenário, onde foi apresentada a Emenda nº 31.

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 justificação 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 autorizatórias 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 edição 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, que foram condensados no substitutivo que apresentamos ao final de nosso voto. 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 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.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PLS nº 261, de 2018, prejudicadas as emendas de nºs 1 a 7, aprovadas as de nºs 9, 10, 12, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 28, 30, 32 e 33, e rejeitadas as demais, na forma do substitutivo que apresentamos.



EMENDA Nº - PLENÁRIO (SUBSTITUTIVO)

Lei das Ferrovias.

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 exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a ela associadas e dá outras providências.

Art. 2º Compete à União:

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

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

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

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

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 – agente transportador ferroviário: pessoa jurídica responsável pelo transporte ferroviário de cargas, desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária;

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

III – direito de preferência (“*right of first refusal*”): direito que um concessionário detém de ser-lhe outorgada autorização para a construção e operação de nova ferrovia que esteja localizada dentro da área de influência de sua concessão ferroviária pré-existente, em relação aos propositores originais da autorização;

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

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

VI – 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;

VII – 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;

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



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

X – 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 gestão ferroviária de primeira linha geralmente empregados no setor ferroviário nacional e internacional;

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

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

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

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

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

XVI – 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;

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

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



XIX – terceiro interessado: pessoa jurídica que venha a investir no aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional de infraestrutura ferroviária ou material rodante, assim como na execução de projetos acessórios ou associados, em ferrovia que não lhe esteja outorgada;

XX –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;

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

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

XXIII – 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;

XXIV – 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.

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



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

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 A exploração econômica de ferrovias deve seguir as seguintes diretrizes:



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

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

III – adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário, 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

DAS FERROVIAS

Seção I

Da Classificação

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



I – quanto à espécie:

- a) de cargas;
- b) de passageiros.

II – quanto ao transportador:

- a) vinculado à gestão da infraestrutura ferroviária;
- b) desvinculado da gestão da infraestrutura ferroviária.

III – quanto ao regime de execução:

- a) em regime de direito público;
- b) em regime de direito privado.

Seção II

Das Regras de Outorga

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

I – direta; ou

II – indireta, por meio de autorização, permissão ou concessão.

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

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

I - em regime privado, mediante outorga de autorização.

II - em regime de direito público, mediante outorga de concessão ou permissão.



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

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

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

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

§ 5º No regime público, cabe ao regulador ferroviário decidir, previamente à licitação, acerca da obrigatoriedade de oferta de capacidade a terceiros.

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

§ 1º Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade para a realização do transporte de que trata o *caput* deste artigo.

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

CAPÍTULO IV

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO



Seção I

Das Concessões e das Permissões

Art. 10. 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, desde que previstos no edital;

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 equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

IV – hipóteses nas quais a arbitragem deverá ser utilizada para resolução de conflitos entre as partes.

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

§ 2º Os planos de investimento pactuados podem prever intervenções obrigatórias pelo concessionário ou 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* deste artigo devem ser suportados inicialmente pelo proponente, cabendo à parte vencida arcar com esses custos após a solução do conflito.



Art. 11. Compete à operadora ferroviária outorgada em regime público a contratação de seguros de Responsabilidade Civil Geral e de Riscos Operacionais ou outros meios alternativos de garantias pré-aprovados pelo autorregulador ferroviário, vedado ao regulador ferroviário figurar como cossegurado obrigatório das apólices contratadas.

Art. 12. Além do disposto nesta Lei, aplicam-se às licitações realizadas para outorga de concessões ou de permissões a legislação geral sobre concessões e licitações.

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

Das Devoluções e Desativações de Ramais a Pedido

Art. 14. A concessionária ou permissionária poderá requerer ao regulador ferroviário a desativação ou devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que:

I – não apresentem tráfego comercial nos últimos quatro anos anteriores à apresentação do pedido; ou

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

§ 1º A concessionária ou permissionária deverá manter a obrigação de guarda e vigilância dos ativos até a conclusão do processo, com a apuração da devida indenização ao Poder Concedente prevista no contrato, sendo vedada a imposição de penalidades pela devolução ou desativação desde o ato do requerimento junto ao regulador ferroviário.

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

I - será apurado pelo regulador ferroviário, nos termos do contrato e da metodologia de cálculo vigente, devendo ser considerada a



compensação de eventuais créditos de titularidade da concessionária ou permissionária perante o Poder Concedente e o regulador ferroviário;

II – poderá ser investido na expansão de capacidade e na ampliação da malha que remanescer sob responsabilidade do concessionário ou permissionário, ressalvada a obrigação prevista em contrato, na solução de conflitos urbanos, na preservação do patrimônio ferroviário, ou em outra malha de interesse do Poder Concedente, conforme acordado entre o regulador ferroviário e a concessionária ou a permissionária, na forma da regulamentação;

III – poderá ser pago no momento da cisão da malha ou ao termo do contrato de concessão ou de permissão, conforme regulamentação.

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

I – transferência para um novo investidor;

II – utilização no transporte de passageiros;

III – criação de acessos ferroviários;

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

V – reurbanização e formação de parques;

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

§4º A destinação final dos bens móveis e imóveis relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do *caput* deste artigo será determinada pelo regulador ferroviário, segundo as diretrizes do Poder Concedente, com base em estudo, apresentado pela concessionária ou pela permissionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido.



Seção III

Dos Investimentos de Terceiros Interessados

Art. 15. As operadoras ferroviárias podem contratar e receber investimentos de usuários investidores para o aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada ou execução de projetos acessórios ou associados, nos termos da regulamentação

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

§ 2º Caso os investimentos realizados na forma do *caput* impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência da concessão ou permissão, deverá ser requerida anuência prévia do Poder Concedente, conforme regulamentação.

§ 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 terceiros interessados de que trata o *caput* deste artigo podem contribuir para o cumprimento das metas pactuadas, sem prejuízo das responsabilidades da operadora ferroviária estipuladas no contrato de concessão ou permissão.

§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o *caput* deste artigo, salvo material rodante, devem ser 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.

§ 6º É vedada a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público no escopo dos contratos de que trata o *caput* deste artigo.

CAPÍTULO V

DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO



Seção I

Da Autorização

Art. 16. A autorização para exploração de ferrovias por operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado.

§ 1º O prazo do contrato de que trata o *caput* deste artigo será estipulado pelo regulador ferroviário a partir de proposta da requerente ou fixado no ato de chamamento e deve ter duração de 25 a 99 anos.

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

I – manifeste prévio e expresso interesse;

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

Art. 17. Exceto quando 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. 18. 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. 19. 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 de que trata o art. 16 desta Lei.

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

Art. 20. Não há mudança automática ou impedimento da modalidade de outorga por autorização de uma ferrovia, caso seja necessário



incluir acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, ainda que esta esteja outorgada sob regime público.

Art. 21. A instituição legal de gratuidades ou de descontos em ferrovias autorizadas somente pode ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para seu custeio.

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

§ 2º O ressarcimento das viagens de que trata o *caput* deste artigo deverá acontecer em até 90 dias de sua realização.

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

Subseção I

Do Requerimento de Autorização Ferroviária

Art. 22. 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 – minuta de contrato preenchido com os dados técnicos propostos pela requerente, conforme regulamento;

II – relatório técnico descritivo relacionado diretamente com a ferrovia, contendo, no mínimo:

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



- b) detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;
- c) características da ferrovia, com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;
- d) cronograma de implantação ou recapacitação da ferrovia;
- e) indicação das condições de financiamento necessárias ao empreendimento;

III – certidões de regularidade fiscal da requerente.

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

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

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

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

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

§ 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.



§ 6º A manifestação de outros interessados no âmbito do inciso II deverá ser encaminhada pelo requerimento de que dispõe o § 1º deste artigo.

§ 7º Em caso de manifestação de outros interessados, o órgão regulador procederá conforme o art. 23 desta Lei.

Subseção II

Do Chamamento para Autorização Ferroviária

Art. 23. O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias:

- I – não implantadas;
- II – ociosas, em malhas com contrato de outorga em vigor;
- III – em processo de devolução;
- IV – não outorgadas.

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

§ 2º A ociosidade de que trata o inciso II do *caput* deste artigo é caracterizada pela existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados, pela inexistência de tráfego comercial por mais de dois anos ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário também por mais de dois anos.

§ 3º Havendo interessado na exploração dos trechos ferroviários de que trata o inciso II ou III do *caput* deste artigo, deve ser providenciada a cisão desses trechos da atual operadora ferroviária em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela operadora atual ao Poder Concedente.



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

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

Art. 24. O chamamento de que trata o art. 23 desta Lei deve indicar, obrigatoriamente, as seguintes informações:

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

Parágrafo único. Podem integrar o chamamento de que trata o *caput* estudos, projetos e licenças obtidos pelo Poder Executivo, inclusive por manifestação de interesse de particulares.

Art. 25. 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, na forma do regulamento, 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* deste artigo deve considerar como um dos critérios de julgamento a maior oferta de pagamento pela outorga.



Seção II

Do Contrato de Autorização

Art. 26. 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;

IX – penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;

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

XI – as condições para promoção de desapropriações.

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



§ 2º A fase executória do procedimento de desapropriação terá seus custos e riscos arcados pela autorizatória.

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

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

§ 5º No caso de 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.

§ 6º 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. 27. 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* deste artigo, os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do poder público e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, podem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade ou transferi-la, provisoriamente, a terceiro interessado até que nova autorização lhe seja outorgada definitivamente, nos termos da regulamentação.

Art. 28. 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. 29. 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 desta Lei, o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

Art. 30. O decaimento deve ser decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo, se lei superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração em regime privado.

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

§ 2º Decretado o decaimento, a operadora ferroviária tem o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo suficiente para a devida amortização do seu investimento ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados.

Art. 31. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.



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

Art. 32. A anulação da autorização deve ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

Art. 33. A autorizatária, a seu exclusivo critério, pode desativar trechos ferroviários mediante comunicação ao regulador ferroviário, com antecedência mínima de 180 dias, devendo este tornar pública tal comunicação.

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

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

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

CAPÍTULO VI

DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO

Seção I

Da operação

Art. 34. 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 de ser 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.

Art. 35. A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria na forma da regulamentação.

Art. 36. 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 seu alvitre, e em livres condições ajustadas entre as partes, a operadora ferroviária pode licenciar a terceiros o direito de que trata o *caput* deste artigo.

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

Seção II

Do Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária

Art. 37. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve obedecer à garantia de capacidade de transporte a terceiros definida no respectivo instrumento de outorga e ao acordo comercial entre os interessados, conforme as melhores práticas do setor ferroviário.

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



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

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

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* deste artigo.

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

§ 2º A responsabilidade e os custos de manutenção e reparação devem ser fixados em contrato, 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. 40 desta Lei.

CAPÍTULO VII

DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

Art. 39. 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* deste artigo, na forma do estatuto.



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

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

Art. 40. 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. 41. 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. 42. Nos termos da regulamentação, o autorregulador ferroviário fica submetido à supervisão do regulador ferroviário, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.

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

Art. 43. As normas ou especificações técnicas da entidade autorreguladora que interfiram na competitividade do mercado 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. 44. Compete à reguladora ferroviária:

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

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

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 pelo regulador ferroviário quanto a gravidade, previsibilidade e inevitabilidade, nos termos da regulamentação, que também definirá as hipóteses de responsabilização administrativa da operadora ferroviária.

Art. 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.

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

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

§ 3º A cobrança prevista no § 2º deste artigo altera o equilíbrio econômico-financeiro das ferrovias outorgadas sob regime de direito público.

Art. 50. O transporte de produtos perigosos será realizado em conformidade com 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 em material rodante ou em imóveis sob responsabilidade da operadora ferroviária, sua equipe de segurança, independentemente da presença de autoridade ou de agente policial, deverá:

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



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

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º deste artigo, após a adoção das providências previstas, a 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, 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 de expansão urbana observará 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* deste artigo pode ser elaborado pela operadora ferroviária, a seu requerimento, e deve ser aprovado pelo município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.

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



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

II – ser aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital;

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

IV – alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir;

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

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

Art. 58. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso urbanístico pelas operadoras ferroviárias em projetos de transporte, acessórios ou associados.

CAPÍTULO X

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 59. 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 como a regulação ferroviária será aplicada aos sistemas alternativos mencionados no *caput* deste artigo.

Art. 60. A concessionária exploradora de infraestrutura ferroviária com contrato vigente na data de promulgação desta Lei poderá requerer a adaptação de seu contrato, de concessão para o de autorização, caso se configure assimetria concorrencial motivada, exclusivamente, pela entrada em operação de ferrovia construída a partir de autorização ferroviária posterior, de forma a caracterizar a operação em mercado logístico competitivo.

§ 1º A adaptação de que trata o *caput* deste artigo estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do outorgado:

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

II – manutenção das obrigações de eventuais investimentos contratados no regime público, além das obrigações de transporte já celebradas com os usuários do sistema;

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

IV – assunção, pela requerente, de compromissos de investimentos, para garantia de capacidade de transporte em malha própria ou no interesse da Administração Pública; e

V – manutenção, pela duração do contrato, de linha regular de serviços de transporte de passageiros já operada pela concessionária.

§ 2º A adaptação incluirá o direito de uso, pela autorizatária, de todos os ativos de propriedade da União que sejam essenciais à sua operação.

§ 3º O prazo do contrato de autorização adaptado será o mesmo da concessão, incluído o prazo da prorrogação do contrato de parceria de que trata a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, quando houver.



§ 4º É facultada a prorrogação do prazo da autorização originária da adaptação, uma única vez, caso ainda não tenha havido nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

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

§ 6º Finalizado o contrato de autorização pactuado nos termos desta seção:

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

II - os bens móveis adquiridos após a adaptação pela operadora ferroviária não serão reversíveis.

§ 7º Caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.

§ 8º O reequilíbrio de que trata o parágrafo anterior poderá ocorrer, nos termos da legislação, notadamente por:

I – redução do valor de outorga;

II - aumento do teto tarifário; e

III – supressão da obrigação de investimentos.

§ 9º O valor econômico quando necessário à adaptação de contratos poderá ser revertido em compromissos de investimento, priorizados conforme diretrizes do Poder Executivo, em malha de interesse da Administração.

§ 10. O regulamento disporá sobre procedimento de que trata este artigo, definindo a assimetria concorrencial de que trata o *caput* deste artigo, bem como os demais detalhes necessários ao seu fiel cumprimento.



Art. 61. Ficam prorrogadas por 24 meses, em virtude da pandemia de covid-19, todas as obrigações não financeiras assumidas em decorrência das Leis nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, por concessionárias ferroviárias federais.

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

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

Art. 62. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações descritas no *caput* deste artigo deverão ser aplicados em projetos de estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluindo nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 14 desta Lei.

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

Art. 63. Caso, nos primeiros cinco anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 22 ou 23 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais, ou protocoladas na proposta vencedora.

§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência de que trata o *caput* deste artigo e oferecerá prazo de até quinze dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.

§ 2º A inexecução ou atraso na construção das obras decorrentes da autorização obtida na forma do *caput* deste artigo sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da autorização e multa



correspondente aos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização.

Art. 64. 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;

III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público; e

IV – as autorizatárias para a exploração de ferrovias como atividade econômica.” (NR)

“**Art. 4º**

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

“**Art. 5º**

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

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

Art. 65. 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* deste artigo aplica-se ao registro de:

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

II - carta de adjudicação em procedimento judicial de desapropriação;

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

“**Art. 235.**

III - dois ou mais imóveis contíguos objetos 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 do *caput* deste artigo, a unificação poderá abranger matrículas ou transcrições relativas a imóveis contíguos àqueles que tenham sido objeto da imissão provisória na posse.” (NR)

Art. 66. O Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com o seguinte § 4º:

“**Art. 2º.**



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

Art. 67. 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 beneficiária autorizatória de exploração ferroviária, nos termos da legislação específica, será realizada com dispensa de licitação.” (NR)

Art. 68. 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 exploração indireta de ferrovias, 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, permissionários e autorizatórios, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientando e disciplinando a interconexão entre as diferentes ferrovias, 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 das empresas outorgadas do setor;

VIII – regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem;

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

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

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

.....” (NR)

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

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

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

“**Art. 82.**



.....

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

.....” (NR)

Art. 69. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 57-A:

“**Art. 57-A.** A operadora ferroviária, inclusive metroferroviária, poderá constituir direito real de laje de que trata a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e de superfície de que trata esta Lei, sobre ou sob a faixa de domínio de sua via férrea, observado o Plano Diretor e seu respectivo contrato de outorga com o Poder Concedente.

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

Art. 70. 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 e indenizações 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. 71. A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A:

“**Art. 56-A.** As infraestruturas ferroviárias no interior do perímetro dos portos e instalações portuárias não se constituem em ferrovias autônomas e são administradas pela respectiva autoridade portuária ou autorizatário, dispensada a realização de outorga específica para sua exploração.

Parágrafo único. As infraestruturas ferroviárias de que dispõe o *caput* observarão as normas nacionais para a segurança do trânsito



e do transporte ferroviários, cabendo ao regulador ferroviário federal fiscalizar sua aplicação.”

Art. 72. A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

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

“**Art. 20**.....

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

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

“**Art. 21**.....

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

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

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

“**Art. 22.** As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo “EF”.

§ 1º O símbolo “EF” é acompanhado por uma sequência de 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 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.** 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, para os quais não haja operadores interessados em sua outorga.

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



“**Art. 41-A.** As relações descritivas das infraestruturas listadas nos incisos abaixo serão elaboradas segundo os critérios desta Lei e atualizadas, anualmente, por Ato do Poder Executivo:

- I - rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal;
- II - rodovias integrantes da Rinter;
- III - ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal;
- IV - vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem;
- V - portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem;
- VI - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem;
- VII - aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

§ 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 deste artigo conterão, no mínimo, as características técnicas e físicas da infraestrutura, a capacidade de transporte, sua designação e numeração, quando aplicáveis, a titularidade, e a indicação de seu operador.”

Art. 73. O art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 25.**

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

.....” (NR)

Art. 74. Ficam revogados:



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

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

a) a alínea “b” do inciso IV do art. 13;

b) a alínea “d” do inciso V do art. 13;

c) o parágrafo único do art. 13;

d) a alínea “b” do inciso I do art. 14;

e) as alíneas “f” e “i” do inciso III do art. 14;

f) a alínea “b” do inciso IV do art. 14;

III – os arts. 10, 15, 17, 23, 26, 27, 28, 35 e 43 da Lei nº 12.379 de 6 de janeiro de 2011.

Art. 75. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

