

## 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/21102.83851-67

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 autorizatória e indica que o uso da linha férrea por outras administrações ferroviárias distintas da autorizatória 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 cinco versões anteriores do relatório, sendo a primeira delas em 29 de outubro de 2019, 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 foram apresentadas Emenda de nºs 31 a 50.

## 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, e propõe renovação setor logístico estratégico e estruturante.

Os números recentes são bons, mas podem melhorar. Dados da ANTF indicam que o setor agrícola, de extração vegetal e celulose, apresentou significativo crescimento da participação do transporte ferroviário de cargas nos últimos 14 anos (2006 a 2020). A tonelada transportada (TU) cresceu 5,04% ao ano, saindo de 42,45 milhões para 84,53 milhões de TU (99% entre 2006 e 2020). Em TKU, esse crescimento foi de 6,85% ao ano para o mesmo período. Dos principais produtos, a Soja/Farelo de Soja cresceu 3,0% ao ano em TU (4,7% em TKU), o Milho cresceu 18,5% ao ano em TU (21,5% em TKU) e o do Açúcar foi de 6,9% ao ano em TU (6,1% em TKU). Quanto a exportação pelo principal porto do país, 97% de toda a soja/farelo de soja que chega no Porto de Santos é pelo modo ferroviário (era 77% em 2010), enquanto 93,5% para o Milho (58,5% em 2015) e 71,5% para o Açúcar (33% em 2010).

Em que pese o elevado grau de produtividade atingido pelas atuais concessionárias de carga e os investimentos crescentes e contínuos realizados nas últimas duas décadas, que levam as ferrovias brasileiras a já transportar mais de 92% do minério de ferro que chegam aos nossos portos,



mais de 46% dos grãos sólidos agrícolas exportados e assinalar crescimento na movimentação de containers da ordem de 135 vezes em relação a 1997, quando iniciaram-se as principais concessões atualmente em vigor. O Brasil ainda apresenta baixa densidade de malha se comparado a países de dimensões semelhantes como o Canadá, a Índia e a China, e mesmo diante de seus pares na América Latina, como México e Argentina. Portanto, no tocante ao transporte ferroviário, nosso País ainda se encontra muito aquém de suas potencialidades, e, concordamos com o autor, é necessária a atualização do marco regulatório setorial, de forma a modernizar instrumentos de outorga e prover dispositivos para atrair investimentos, aumentar a oferta de infraestrutura ferroviária, impedir a concentração do mercado, reduzir os custos logísticos e promover a concorrência no setor ferroviário, ao passo em que se salvaguarda a segurança jurídica e operacional para empreendedores, usuários e trabalhadores, e o planejado retorno dos investimentos realizados.

Dessa forma, é extremamente bem-vinda a proposta de disciplinar em lei uma **nova modalidade de outorga** para a exploração de ferrovias em novo marco legal setorial. Ao *autorizarmos* a exploração de ferrovias, estamos, de fato, reconhecendo que há um grande espaço para que essa modalidade de outorga possa propiciar aos investidores uma maior latitude para conceber, viabilizar, construir e operar infraestrutura ferroviária também nos domínios do direito privado ao mesmo tempo em que se obrigam a assumir todos os investimentos e todos os riscos do negócio, e se sujeitam à regulação setorial aplicável.

É importante registrar que, embora o compartilhamento e os preços praticados no regime de autorização sejam definidos por contratos privados, e não sejam previamente estipulados, as autorizatárias estão sujeitas à fiscalização e regulação pelo **órgão regulador setorial** e ao controle dos **órgãos de defesa do consumidor e da concorrência** quanto a práticas anticompetitivas e cobrança de preços abusivos. Assim, ressaltamos que as agências reguladoras brasileiras, de todos os entes, merecem atenção especial dos legisladores e dos gestores públicos. Agências mais fortes, com um quadro de servidores qualificados para exercer suas funções, são fundamentais para a criação dos melhores ambientes possíveis para que todas e quaisquer atividades econômicas prosperem e gerem benefícios diretos e indiretos para os consumidores e para o país.

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 ainda 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 José Serra, como ambicionam, apenas, contribuir para dar mais efetividade e flexibilidade ao marco regulatório proposto.

Entendemos ser necessária a introdução de **definições técnicas**, aptas a balizar normas infralegais, garantindo coerência e harmonia ao arcabouço legal atinente à exploração de ferrovias, inclusive no que sobrevier de normas estaduais ou municipais. Aproveitamos a oportunidade para esclarecer alguns conflitos terminológicos e federativos – partindo daí a proposta pela elaboração de não apenas uma legislação pontual, mas um **marco legal setorial** apto a nortear o desenvolvimento de um setor tão necessário de nossa infraestrutura nacional.

O carro-chefe da proposição do Senador José Serra, a possibilidade de outorga de ferrovias por **autorização**, também mereceu tratamento detido, sob a perspectiva de que esta será uma norma estruturante. Foram definidos procedimentos para o requerimento dessa modalidade de outorga explorada em regime privado, partindo da experiência regulatória de outros setores, como o das telecomunicações, petróleo e gás, para estabelecer um vínculo de natureza contratual entre outorgante e outorgado. Esperamos com isso, mitigar a precariedade intrínseca do mecanismo da autorização. Tomamos o cuidado de delinear as obrigações exigidas, sobretudo aquelas frente a terceiros, de modo a conferir a segurança necessária para que se efetivem os vultosos investimentos necessários para o desenvolvimento do setor.

Cabe ressaltar, todavia, que nada no esforço por modernização do setor representado pela inauguração das autorizações prejudica o modelo já consolidado das concessões. Cuidou-se para que seja estabelecido deste ponto em diante um ambiente jurídico e econômico com uma ampla “**caixa de ferramentas**” que permita ao Estado intervir quando necessário, e que se deixe ao empreendedor espaço para inovar e, naturalmente, se beneficiar pela sua vanguarda.

Uma das premissas subjacentes na proposição original, avançadas neste substitutivo, é a de que o desenvolvimento do setor ferroviário é premente e urgente, tanto pelo aspecto da minoração dos custos logísticos como pela busca por cadeias produtivas com menor impacto ambiental. Na prática, uma das formas que se propõe para dar fôlego ao setor é a **devolução de ferrovias abandonadas ou ociosas**, que possam ser



aproveitadas tão logo possível mediante investimento inferior ao que seria necessário para a instalação de ferrovia nova.

Outra questão que demandou especial tratamento neste substitutivo foi o chamado **compartilhamento das vias**, que tende a proporcionar melhor uso dos recursos, especialmente em se tratando de monopólio natural. Incorpora-se ao marco legal setorial a operação de agentes incumbidos apenas de realizar o transporte, sem titularidade de infraestrutura ferroviária (antigos “OFIs”), agora denominados Agentes Transportadores Ferroviários (ATF), e também a atuação de usuários investidores e investidores associados, que podem contribuir para o financiamento do empreendimento, sobretudo nas concessões.

Por outro lado, entendemos que a imposição de **reserva de capacidade de transporte** como pré-requisito para quaisquer novas concessões pode chegar a impedir a estruturação de determinados projetos – e consequentemente a ampliação da malha –, uma vez que a futura concessionária será responsável por manter essa capacidade disponível ainda que não esteja sendo utilizada, o que aumenta seus custos. Contudo, estando assegurado o pagamento pela disponibilização dessa capacidade, consideramos viável garantir a reserva de capacidade de transporte aos que manifestarem interesse. Nesse sentido, criamos a obrigatoriedade de realização do que chamamos de “**concurso aberto**”, um procedimento que em que garantirá ao interessado a possibilidade de transporte aos agentes ferroviários independentes e às operadoras ferroviárias fora dos limites de sua malha, ao tempo em que permite assegurar o pagamento de receita ao operador ferroviário que está ofertando sua capacidade de transporte. Em relação a essa questão, cabe registrar que, o substitutivo não altera o modelo regulatório em vigor, quanto à obrigação de investimentos para ampliação de capacidade de modo a garantir a reserva de capacidade, como dispõe a Lei nº 13.448, de 2017 e os acórdãos do TCU que tratam das renovações antecipadas.

Todos esses aperfeiçoamentos foram resultado de intenso e minucioso exame que fizemos na proposição original, convocando audiências públicas e inúmeras reuniões técnicas com os diversos atores: representantes dos ministérios da Infraestrutura e da Economia; de sindicatos de trabalhadores; das concessionárias e dos usuários – 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 substitutivo, a partir da ideia sugerida no projeto do Senador José Serra.



Aproveito a oportunidade para sublinhar a colaboração com a Fundação Perseu Abramo (FPA), que contribuiu ativamente apresentando sugestões de aprimoramentos ao texto, sempre calcadas numa visão de desenvolvimento nacional que conduza à redução das desigualdades regionais e da concentração econômica no setor.

Passaremos a discorrer sobre as **contribuições apresentadas** pelos ilustres Senadores e Senadoras, em especial àquelas apresentadas diante da **Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI)** e do **Plenário do Senado Federal**, agrupadas por pertinência temática.

A Emenda nº 47, do **Senador Fernando Bezerra Coelho**, embora não modifique nossa proposta original, contribui para deixar mais clara a abrangência do projeto, deixando explícita sua aplicabilidade a todos entes federativos, motivo por que a acolhemos.

Outra importante alteração acolhida ao longo do desenvolvimento do substitutivo foi o reconhecimento da figura do operador ferroviário que pode atuar mesmo sem ser titular da infraestrutura ferroviária. A presença desses atores no mercado pode aumentar a competitividade e, por sua vez, garantir preços melhores. É nesse sentido que propõe Emenda nº 14 do **Senador Wellington Fagundes**, que foi acolhida no substitutivo na forma da criação da figura do chamado Agente Transportador Ferroviário. Essa inclusão atende a demanda de diversos setores enunciada por entidades de usuários tais quais a **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e **Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA)**, entre outras.

Em tempo, convém ressaltar a participação destacada do **Senador Wellington Fagundes** durante a tramitação desta proposição, em interlocução contínua com nosso gabinete, registrando de forma construtiva e leal preocupações legítimas, desempenhando com maestria seu papel de líder da **Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem (Frenlog)**.

Outra preocupação importante ressaltada durante a tramitação do PLS nº 261, de 2018 é a levantada pela **Senadora Kátia Abreu** nas Emenda nºs 9 e 49, ao mencionar os custos dos serviços acessórios, propondo estabelecimento de preço teto para esses serviços de natureza auxiliar, complementar ou suplementar em relação aos serviços ferroviários principais. Considerando que essas atividades são de competência da



**Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**, que tem aprimorado efetivamente a maior transparência nos preços ofertados, bem como os mecanismos para sua maior competitividade, entendo que a melhor solução para esse problema deva ser a livre concorrência fomentada por este Projeto de Lei.

Mesmo assim, asseguramos no art. 12 ser “vedada a prática de preços abusivos, nos termos da regulamentação”, abrindo a possibilidade para o órgão regulador setorial definir parâmetros e penalidades quanto a isso, bem como instruir processos junto às autoridades de defesa da concorrência.

Mais um incremento importante no substitutivo apresentado é aquele derivado das emendas nº 17 e nº 18 do **Senador Wellington Fagundes**, referentes à participação do chamado terceiro interessado. Acolhemos seu mérito, mas desdobramos a figura em duas participações distintas. O usuário investidor, ligado aos investimentos nas atividades inerentes ao serviço ferroviário, e o investidor associado, voltado tão somente para o investimento em áreas não ligadas diretamente à prestação de serviço ferroviário, como operações associadas, que dialogam com as intervenções urbanísticas propostas desde o texto original do **Senador José Serra**. De modo a potencializar esses investimentos acolheram-se também as emendas de nºs 20 e 21 do **Senador Wellington Fagundes**, que propuseram outros mecanismos pertinentes.

Outra relevante proposta do **Senador Wellington Fagundes**, a Emenda nº 23, trata da possibilidade de devolução de trechos antieconômicos pelas concessionárias, hipótese que se agrega às demais possibilidades para reabilitação de ferrovias abandonadas que já havíamos proposto. Avaliei como sugestão meritória, partindo da premissa que se inaugura aqui uma convivência harmônica entre regimes díspares, de autorização e concessão, cuja assimetria regulatória deve ser mitigada.

Temos divergência, todavia, ante a proposta dos **Senadores Wellington Fagundes e Fernando Bezerra Coelho**, consubstanciada nas emendas nº 27 e nº 43, respectivamente, que facultam a contratação de seguro por parte da concessionária. Entendemos que a questão dos seguros deve ser tratada em proposição legislativa que trate especificamente sobre esse tema. Entendemos, ainda, que foge ao escopo do projeto criar novos seguros obrigatórios para o transporte ferroviário. O seu objetivo é apenas tratar da instrumentalização jurídica dessa atividade econômica, e não cuidar de um assunto que exige outros tipos reflexões: as hipóteses de seguro



obrigatórios. Ademais, há seguros que são exigidos pelo Poder Público como garantia para si mesmo, como aqueles para o caso de perecimento de bens públicos arrendados aos particulares. Temos que eles podem ser exigidos pelo Poder Público dentro do seu poder discricionário, segundo a conveniência e oportunidade, pois se trata de usá-lo como uma garantia contratual. Por isso, ambas emendas foram rejeitadas.

Várias contribuições foram oferecidas na discussão sobre o procedimento de outorga de autorização. Contribuição pontual foi oferecida pela Emenda nº 10 da **Senadora Kátia Abreu** na possibilidade de outorga de autorização para pátios ferroviários, e sua sugestão foi acolhida. Os senadores **Wellington Fagundes** e **Fernando Bezerra Coelho** contribuíram com revisões mais completas do procedimento de chamamento para autorização, e de requerimento da outorga, por meio das emendas nº 29 e nº 45, respectivamente. Optamos por acolher as propostas na forma do substitutivo, simplificando os dispositivos e ajustando-os ao restante do Projeto.

Um tema objeto de várias discussões foi o acesso de terceiros à malha ferroviária, que recebeu emendas nº 8 e nº 50, da **Senadora Kátia Abreu** e a Emenda nº 26 do **Senador Wellington Fagundes**. A proposta apresentada tencionava garantir que houvesse reserva de capacidade para terceiros nas ferrovias concedidas. Considerando o mérito da proposta, ajustei o texto para criar um mecanismo, denominado “concurso aberto”, para garantir a reserva de capacidade de transporte ao operador ferroviário independente e às demais operadoras ferroviárias que necessitem ultrapassar os limites de sua malha.

A Emenda nº 12, do **Senador Wellington Fagundes**, que trata de licenciamento de trens, foi modificada substancialmente em sua forma, mas foi acolhida no relatório em seu propósito, na forma do substitutivo.

No tocante à cobrança pelo uso da faixa de domínio, acolhemos diversas sugestões do **Senador Wellington Fagundes**, nas emendas de nºs 24, 35, e a Emenda nº 44 do **Senador Fernando Bezerra Coelho**, ajustando-as à proposta do substitutivo.

Na temática da segurança no trânsito, acatamos as emendas de nºs 36 e 39 do **Senador Wellington Fagundes** e rejeitamos as Emendas nºs 34, do **Senador Wellington Fagundes** e 42, do **Senador Fernando Bezerra Coelho**.



O capítulo das operações urbanísticas contou com contribuição importante do **Senador Wellington Fagundes** na Emenda nº 19, que foi acolhida por este relatório.

Outro tema objeto de emendas foi o chamado direito de preferência, que recebeu proposta visando sua instituição, a Emenda nº 33, de autoria do **Senador Jayme Campos**, e, em sentido diametralmente oposto, sua supressão, na Emenda nº 46, do **Senador Fernando Bezerra Coelho**. Optou-se pelo estabelecimento de direito de preferência por cinco anos, metade do período proposto pelo Senador Jayme Campos, de modo a permitir uma transição mais harmônica diante da inclusão do regime da autorização ao passo que se protege o ato jurídico constituído nas concessões. Além disso, evitará a atuação de investidores oportunistas nos primeiros anos de convivência entre os regimes diferentes, momento que consideramos crítico.

Indo além, diversas contribuições trataram do procedimento de conversão de concessões vigentes em autorizações, conforme a Emenda nº 11, apresentada pela **Senadora Kátia Abreu**, as emendas nºs 28, 29, 37 e 38, apresentadas pelo **Senador Wellington Fagundes**, e as emendas nºs 40 e 48, de autoria do **Senador Fernando Bezerra Coelho**. Essas propostas foram acolhidas na forma do substitutivo, em um diálogo atento às preocupações dos concessionários atuais com a busca de reequilíbrio econômico-financeiro de seus contratos.

A proposta de diferimento de obrigações de investimentos ferroviários em decorrência da pandemia da Covid-19 foi sugerida pelo **Senador Wellington Fagundes** na Emenda nº 32 e rechaçada pelo **Senador Fernando Bezerra Coelho** na Emenda nº 41. Optamos pela proposta que assegura mais tempo para execução dos investimentos em questão, em observância do impacto causado pela emergência sanitária na economia, inclusive nas cadeias produtivas globais.

Contribuições importantes na seara do reinvestimento de valores oriundos das outorgas na própria infraestrutura ferroviária advieram de propostas como as da **Senadora Rose de Freitas**, na Emenda nº 15, do **Senador Carlos Portinho**, na Emenda nº 30, e do **Senador Antonio Anastasia**, na Emenda nº 31. Essas contribuições assegurando balizas para o chamado investimento cruzado. As propostas foram ajustadas à sistemática do substitutivo. Entendemos que Emenda nº 25, do **Senador Wellington Fagundes**, importa em contribuição semelhante, e por isso foi acatada na forma do substitutivo.



Finalmente, não foi possível acolher as seguintes emendas. A Emenda nº 13, do **Senador Wellington Fagundes**, representa alteração legal de constitucionalidade duvidosa, motivo pelo qual acreditamos ser de melhor alvitre deixar para que seja apreciada oportunamente em proposição autônoma. Situação semelhante da Emenda nº 16, da **Senadora Rose de Freitas**, que propõe a criação de uma Polícia Ferroviária Federal. Finalmente, enxergamos na Emenda nº 22, do **Senador Wellington Fagundes**, que altera o enquadramento profissional dos maquinistas, prejuízo a essa categoria de trabalhadores, com efeito deletério inoportuno. A Emenda nº 51, do **Senador Rodrigo Cunha**, também suscita desafios constitucional derivados da possibilidade de usucapião de bem público.

Com efeito, como fruto de contribuições advindas de vários pontos de vista, buscamos proporcionar uma reforma estruturante para estabelecer um regime jurídico apto a dar suporte à iniciativa privada e guarida ao interesse público, de modo a suprir uma demanda crescente do Brasil por vias férreas de escoamento de produção e de transporte de pessoas. O desejo comum de todos é ampliar a extensão da malha ferroviária brasileira e aumentar a o volume de produção ferroviária. Para chegar lá, todavia, é preciso considerar etapas de ajustes, em estrita observância das relações jurídicas já constituídas, dando ciência ao mercado sobre onde se pretende chegar.

Ressalto, finalmente, tratar-se de proposição construída a muitas mãos, a partir da inspiração e iniciativa do Senador José Serra, em diálogo com diversas instâncias governamentais, incluindo agências reguladoras e, agora, relatada por um parlamentar da oposição. Oposição esta, que sempre se diga, é segura e confiante de seu papel e de sua responsabilidade contra uma visão ideológica que despreza a Política e, em muitas instâncias, desmerece a vida. Registre-se, por justiça, que encontramos no Ministério da Infraestrutura, nas entidades setoriais, sindicais e de usuários, que participaram das quatro audiências públicas e das mais de quarenta reuniões técnicas realizadas ao longo desta relatoria, interlocutores concentrados nos bons aspectos técnicos e econômicos em prol do desenvolvimento dos investimentos no setor ferroviário. Oferecemos, todos, neste esforço concertado, um exemplo daquilo que entendemos ser a boa Política, uma Política que rechaça sectarismos em prol do Brasil.

Registro ainda o agradecimento à contribuição dos consultores legislativos Liliane Galvão, Túlio Leal e Clay Souza e Teles, bem como aos membros da minha equipe de assessoria legislativa, liderada por João Paulo



Madruza e Wagner Artur Cabral, todos fundamentais na composição deste esforço legislativo.

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 8, 10 a 12, 14, 15, 17 a 21, 23 a 26, 28 a 33, 35 a 40, 44, 45, 47, 48 e 50, e rejeitadas as demais, na forma do substitutivo que apresentamos.

## **EMENDA Nº - PLENÁRIO (SUBSTITUTIVO)**

Estabelece a 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.

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

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

**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 – capacidade de transporte: capacidade de tráfego máxima de um trecho ferroviário, observadas premissas técnicas e operacionais de segurança, expressa pela quantidade de trens que podem circular, nos dois sentidos, em um período determinado;

IV – concurso aberto: procedimento de chamada para manifestações de interesse em alocação de reserva de capacidade com vistas à celebração de contratos firmes de reserva de capacidade para definição da capacidade de transporte de uma ferrovia;

V – contrato firme de reserva de capacidade: contrato no qual a operadora ferroviária reserva capacidade de transporte em periodicidade e preços pré-definidos, mediante pagamento assegurado, independentemente da efetiva execução do transporte acordado;

VI – ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária, com a operação do transporte ferroviário atribuído a uma operadora ferroviária;

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

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

IX – instalações adjacentes: imóveis localizados de forma contígua à faixa de domínio ou às edificações e pátios de uma ferrovia, destinados à execução de serviços associados;

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

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

XII – melhores práticas do setor ferroviário: as práticas e procedimentos compatíveis com padrões adotados por operadoras



ferroviárias prudentes e diligentes, sob condições e circunstâncias semelhantes, relativamente a aspecto ou aspectos operacionais, comerciais, ambientais e de segurança relevantes para a gestão ferroviária de primeira linha habitualmente empregados no setor ferroviário nacional e internacional;

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

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

XV – 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;

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

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

XVIII – 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;

XIX – 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;

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

XXI – 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;



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

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

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

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

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

XXVI – usuário investidor: pessoa jurídica que venha a investir no aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional de infraestrutura ferroviária, material rodante e instalações acessórias com vistas a viabilizar a execução de serviços ferroviários e serviços acessórios ou associados, e que atendam a sua demanda específica em ferrovia que não lhe esteja outorgada.

## **CAPÍTULO II**

### **DOS PRINCÍPIOS E DAS DIRETRIZES**

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

- I – proteção e respeito aos direitos dos usuários;
- II – preservação do meio ambiente;



III – redução dos custos logísticos;

IV – aumento da oferta de mobilidade e de logística;

V – integração da infraestrutura ferroviária;

VI – compatibilidade de padrões técnicos;

VII – eficiência administrativa;

VIII – distribuição de rotas de determinada malha ferroviária entre distintas operadoras ferroviárias, de modo a impedir a concentração de origens ou destinos;

IX – defesa da concorrência;

X – regulação equilibrada.

*Parágrafo único.* Além dos princípios relacionados no *caput*, 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 direto privado.

## Seção II

### Das Regras de Outorga

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

I – direta; ou

II – indireta, por meio de autorização ou concessão.

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

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

I - em regime privado, mediante outorga de autorização.

II - em regime público, mediante outorga de concessão.

§ 1º As outorgas de que trata este artigo devem ser consubstanciadas em contrato que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e da regulamentação.

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

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

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



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

§ 1º Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade de transporte a agente transportador ferroviário, ressalvados os contratos firmes obtidos por concurso aberto.

§ 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, nele incluídos contratos firmes obtidos por concurso aberto.

## **CAPÍTULO IV**

### **DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO**

#### **Seção I**

##### **Das Concessões**

**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 devem indicar, obrigatoriamente:

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

II – a capacidade de transporte da ferrovia, e as reservas de capacidade decorrentes das manifestações de interesse apresentadas em concurso aberto;

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Seção II

### Das Devoluções e Desativações de Ramais a Pedido

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3º O pedido de desativação ou de devolução dos trechos ferroviários deve ser acompanhado de um estudo técnico disponibilizado



pela concessionária que indique as alternativas de destinação dos bens 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 relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do *caput* deste artigo deve ser determinada pelo regulador ferroviário, segundo as diretrizes do Poder Concedente, com base em estudo, apresentado pela concessionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido.

### **Seção III**

#### **Da Habilitação de Usuário Investidor**

**Art. 16.** As operadoras ferroviárias podem receber investimentos de usuários investidores para 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, firmado entre a operadora ferroviária e o usuário investidor, cuja cópia deve ser enviada, para informação e registro, ao regulador ferroviário.

§ 2º Deve ser requerida 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, 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.

## Seção IV

### Dos Investidores Associados

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

§ 1º As partes ajustarão as condições dos investimentos de que trata o *caput* por meio de contrato, cuja cópia deve 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, deve ser requerida anuência prévia do Poder Concedente, conforme regulamentação.



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

§ 4º É vedada a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público no escopo dos contratos de que trata o caput deste artigo.

## Seção V

### Dos Investimentos em Inovação

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

I - para o desenvolvimento tecnológico do setor;

II - para a preservação da memória ferroviária.

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

I - instituições científicas, tecnológicas e de inovação;

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

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

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

V - entidade de autorregulação ferroviária nos termos do art. 45.



§ 2º Os recursos do inciso II do *caput* devem ser utilizados em projetos para a preservação do patrimônio de valor artístico, cultural e histórico das ferrovias, observado o disposto na legislação aplicável, tais como a execução de investimentos em trens turísticos, museus, ou projetos educacionais de interesse artístico, histórico ou cultural, voltados ao setor ferroviário.

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

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

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

## CAPÍTULO V

### DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO

#### Seção I

##### Da Autorização

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

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

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

I – manifeste prévio e expresso interesse;



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

**Art. 20.** 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. 21.** Para constituir infraestrutura ferroviária a ser operada sob regime privado, o poder público pode alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária autorizatória bens de sua propriedade, conforme a regulamentação.

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

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

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

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo não afeta o direito 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 do prazo previsto 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.



## Seção II

### Do Requerimento de Autorização Ferroviária

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

§ 1º O requerimento deve ser instruído de:

I – minuta preenchida do contrato de adesão e memorial com os dados técnicos e condições de financiamento propostos pela requerente, conforme regulamento;

II – relatório técnico descritivo, no caso de autorização para ferrovias 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 relevantes;
- c) características da ferrovia, com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;
- d) cronograma de implantação ou recapitação da ferrovia, incluindo data limite para início das operações ferroviárias;
- e) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental;

III – certidões de regularidade fiscal da requerente.

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

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





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

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

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

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

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

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

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

**Art. 26.** No prazo de trinta dias da assinatura do contrato de outorga de autorização da ferrovia, a autorizatária deve realizar concurso aberto para identificar manifestações de interesse em reserva de capacidade de transporte, na forma do regulamento.

*Parágrafo único.* Os contratos firmes de reserva de capacidade devem ser incorporados à capacidade instalada da ferrovia

**Art. 27.** Caso a autorizatária decida ampliar a ferrovia outorgada, deve realizar o concurso aberto para obtenção de contratos firmes de reserva de capacidade com o objetivo de definir a capacidade de transporte a ser agregada.



### Seção III

#### Do Chamamento para Autorização Ferroviária

**Art. 28.** O Poder Executivo pode, a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias:

I – não implantadas;

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

III – em processo de devolução ou desativação;

§ 1º O procedimento 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 devem ser pagos no momento da cisão dos trechos ou ao termo do contrato de concessão, conforme regulamento

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

**Art. 29.** Antes da abertura do processo de chamamento para exploração de ferrovias de que trata o inciso I do art. 28, o regulador



ferroviário deve realizar concurso aberto para identificar manifestações de interesse em reserva de capacidade de transporte, na forma do regulamento.

**Art. 30.** O chamamento de que trata o art. 28 desta Lei deve indicar, obrigatoriamente, as seguintes informações:

- I – a ferrovia a ser outorgada;
- II – o atual perfil de cargas e passageiros transportados, quando aplicáveis;
- III – o rol de bens que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada, quando aplicável;
- IV – o valor mínimo exigido pela outorga, a ser pago no ato da assinatura do contrato.
- V – a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída, a partir das manifestações de interesse obtidas em concurso aberto.

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

**Art. 31.** 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 deve 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.



**Art. 32.** As manifestações de interesse de que trata o art. 29 devem ser confirmadas em contratos firmes de reserva de capacidade no prazo de trinta dias da assinatura do contrato de outorga.

Parágrafo único. O autorizatário pode solicitar o ajuste da capacidade de transporte da ferrovia objeto de outorga de modo a desconsiderar os contratos firmes de reserva de capacidade não confirmados.

## **Seção IV**

### **Do Contrato de Autorização**

**Art. 33.** São essenciais as seguintes cláusulas do contrato de autorização de ferrovias:

- I – objeto da autorização;
- II – prazo de vigência;
- III – capacidade de transporte;
- IV – condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;
- V – cronograma de implantação dos investimentos previstos;
- VI – direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;
- VII – responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente do contrato;
- VIII – hipóteses de extinção do contrato;
- IX – obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder público, do regulador ferroviário e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional;
- X – penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;



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

XII – condições para promoção de desapropriações.

§ 1º A autorizatória 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 V

### Da Extinção da Autorização

**Art. 34.** 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 na nova autorização até que lhe seja transferida a outorga definitivamente, nos termos da regulamentação.

**Art. 35.** 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.

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

**Art. 36.** 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. 53 desta Lei, o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

**Art. 37.** 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. 38.** 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. 39.** A anulação da autorização deve ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

**Art. 40.** 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. 41.** A operadora ferroviária é responsável por toda a execução do transporte e dos serviços acessórios a seu cargo, pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura, no transporte multimodal e nos ajustes com os usuários, independentemente de serem executados diretamente ou mediante contratação com terceiros.

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

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

**Art. 42.** É vedada a recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas.

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

I - a saturação da via;

II - o não atendimento das condições contratuais de transporte;

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

§ 2º Cabe ao regulador ferroviário fiscalizar a regra de que dispõe este artigo.





**Art. 43.** A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria na forma da regulamentação.

**Art. 44.** 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. 45.** O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve obedecer às garantias de capacidade de transporte definidas:

I - no caso das concessões, no respectivo instrumento de outorga e contratos firmes de reserva de capacidade;

II - no caso das autorizações, nos respectivos contratos firmes de reserva de capacidade.

§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. 46.** 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 a possibilidade de arbitragem privada e de denúncia ao regulador ferroviário.

§ 3º Os padrões e rotinas de manutenção podem ser fixados pela autorregulação, observado o disposto no inciso I do art. 48 desta Lei.

## CAPÍTULO VII

### DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

**Art. 47.** 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. 48.** 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 com 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. 49.** O autorregulador ferroviário será dirigido em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto.



§ 1º. 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. 50.** 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. 51.** 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. 52.** Compete ao regulador ferroviário federal:

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

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

**Art. 53.** 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 devem ser classificados pelo regulador ferroviário quanto a gravidade, previsibilidade e inevitabilidade, nos termos da regulamentação, que também definirá as hipóteses de responsabilização administrativa da operadora ferroviária.

**Art. 54.** 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. 55.** 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. 56.** 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. 57.** 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, autorizatárias ou autarquias de serviço público pelo uso da faixa de domínio, exceto quando houver isenção prevista em legislação específica.

**Art. 58.** O transporte de produtos perigosos será realizado em conformidade com a legislação ambiental e com as disposições do autorregulador ferroviário ou, na sua ausência, com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

**Art. 59.** 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. 60.** 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. 61.** 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. 62.** Compete à operadora ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.

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

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



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

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º deste artigo, após a adoção das providências previstas, a operadora ferroviária deve registrar junto 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 ocorridos em suas dependências ou seu material rodante, bem como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.

**Art. 63.** 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. 64.** 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. 65.** O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange o projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

§ 1º O projeto urbanístico de que trata o *caput* deste artigo pode ser elaborado pela operadora ferroviária, a seu requerimento, e deve ser aprovado pelo município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.

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





I – ser constituída sob a forma de fundo de investimento imobiliário, que isole sua contabilidade e gestão, especialmente quanto ao recebimento de receitas, 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 pode receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras que executar.

**Art. 66.** 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. 67.** 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. 68.** A concessionária ferroviária federal com contrato vigente na data de promulgação desta Lei poderá requerer a adaptação de seu contrato, de concessão para o de autorização.

§ 1º A adaptação de que trata o *caput* pode ocorrer quando uma nova ferrovia construída a partir de autorização ferroviária federal entrar em operação, caso a autorização tenha sido outorgada à pessoa jurídica:

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

II - integrante do mesmo grupo econômico da concessionária, de forma a expandir a extensão ou a capacidade ferroviária, no mesmo mercado relevante, em percentual não inferior a 50%, definido nos termos do § 2º.

§ 2º Cabe ao Poder Concedente a decisão pela adaptação do contrato de que trata o *caput*, cujo parâmetro deve ser a busca pela eficiência econômica, ouvidos os órgãos de defesa da concorrência e de planejamento setorial pertinentes.

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

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

§ 5º A adaptação de que trata o *caput* deste artigo está, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do outorgado:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 11. Caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente



de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.

§ 12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o parágrafo anterior pode ser efetivada mediante:

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

**Art. 69.** 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. 70.** 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. 15.

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



**Art. 71.** Caso, nos primeiros cinco anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 26 ou 28 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 a pelo menos 50% dos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização, nos termos do regulamento.

**Art. 72.** O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 3º** Podem promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:

I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004;

II – as entidades públicas;

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

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

“**Art. 4º** .....

*Parágrafo único.* Quando a desapropriação 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. 73.** 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. 74.** 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. 75.** 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. 76.** 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;

.....

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatários, 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 rege-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. 77.** 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. 78.** 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 e autorizatórias 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. 79.** 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. 80.** 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. 81.** 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 parceria, todos os bens necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização



no caso da parcela não amortizada do investimento, exceto nos casos de projetos associados ou de empreendimentos acessórios aprovados nos termos do art. 34 desta Lei.

.....” (NR)

**Art. 82.** 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. 83.** Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

