



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.754-A, DE 2021 (Do Senado Federal)

PLS nº 261/2018

Ofício nº 615/21 - SF

Estabelece a Lei das Ferrovias; tendo parecer proferido em Plenário pela Comissão especial, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação (relator: DEP. ZÉ VITOR). **EMENDAS DE PLENÁRIO DE N.ºS 1 A 13:** tendo parecer proferido em Plenário pela Comissão especial, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela rejeição (relator: DEP. ZÉ VITOR)

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD).

EM RAZÃO DA DISTRIBUIÇÃO A MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, DETERMINO A CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL PARA ANALISAR A MATÉRIA, CONFORME O INCISO II DO ART. 34 DO RICD.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial

III - Emendas de Plenário (13)

IV - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial, às Emendas de Plenário

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 elas associadas e dá outras providências.

Art. 2º Compete à União:

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

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

- a) regular e outorgar a exploração de ferrovias como atividade econômica;
- b) regular, controlar, fiscalizar e penalizar as operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas, concorrenciais e de segurança;
- 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 6 de janeiro de 2011.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E DAS DIRETRIZES

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

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



IX – defesa da concorrência;

X – regulação equilibrada.

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

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

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

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

III – adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário e garantia da qualidade dos serviços e da efetividade dos direitos dos usuários;

IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência nas atividades prestadas;

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

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

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

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

IX – estímulo à autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo Poder Público;

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

CAPÍTULO III DAS FERROVIAS

Seção I Da Classificação

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

I – quanto à espécie:

a) de cargas;

b) de passageiros;

II – quanto ao transportador:

a) vinculado à gestão da infraestrutura ferroviária;

b) desvinculado da gestão da infraestrutura ferroviária;

III – quanto ao regime de execução:



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

Seção II Das Regras de Outorga

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

- I – direta; ou
- II – indireta, por meio de autorização ou concessão.

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

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

- I – em regime privado, mediante outorga de autorização;
- II – em regime público, mediante outorga de concessão.

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO



Seção I Das Concessões

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

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

II – a capacidade de transporte da ferrovia;

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

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

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

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

§ 3º Mediante 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 garantia pré-aprovados pelo autorregulador ferroviário, vedado ao regulador ferroviário figurar como cossegurado obrigatório das apólices contratadas.

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

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

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

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

Seção II Das Desativações e Devoluções de Ramais a Pedido



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

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

II – sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de concessão, independentemente de prazo sem tráfego comercial, em função da extinção ou do 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 desativação ou devolução a partir do ato do requerimento ao regulador ferroviário.

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

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

II – pode ser investido na expansão da capacidade e na ampliação da malha que 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 de trechos ferroviários deve ser acompanhado de estudo técnico disponibilizado pela concessionária que indique as alternativas de destinação dos bens vinculados ao trecho desativado, como, por exemplo:

I – transferência para novo investidor;

II – utilização no transporte de passageiros;

III – criação de acessos ferroviários;

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

V – reurbanização e formação de parques;

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

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

Seção III Da Habilitação de Usuário Investidor



Art. 16. As operadoras ferroviárias podem receber investimentos de usuários investidores para aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada.

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

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

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

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

§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o **caput**, 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 estendem-se a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação.



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

Seção V Dos Investimentos em Inovação

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

I – para o desenvolvimento tecnológico do setor;

II – para a preservação da memória ferroviária.

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

I – instituições científicas, tecnológicas e de inovação;

II – entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

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

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

V – entidades de autorregulação ferroviária.

§ 2º Os recursos referidos no inciso II do **caput** 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 referido no **caput** deste artigo deve ser estipulado pelo regulador ferroviário a partir de proposta da requerente ou fixado no ato de chamamento e deve ter duração de 25 (vinte e cinco) a 99 (noventa e nove) anos.

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

I – manifeste prévio e expresso interesse;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

Do Requerimento de Autorização Ferroviária



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

§ 1º O requerimento deve ser instruído com:

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

II – relatório técnico descritivo, no caso de autorização para ferrovias, 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 recapacitação da ferrovia, incluindo data-limite para início das operações ferroviárias;

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

III – certidões de regularidade fiscal da requerente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção III

Do Chamamento para Autorização Ferroviária



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

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

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

§ 2º A ociosidade referida no inciso II do **caput** deste artigo é caracterizada pela existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados, pela inexistência de tráfego comercial por mais de 2 (dois) anos ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário também por mais de 2 (dois) anos.

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

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

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

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

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

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

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

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

- I – 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 referido no inciso II do **caput** deste artigo deve considerar como um dos critérios de julgamento a maior oferta de pagamento pela outorga.

Seção IV Do Contrato de Autorização

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

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

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

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

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

§ 4º Quando a nova ferrovia fizer uso de bem público, o órgão responsável pela administração do referido bem deve 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. 30. A outorga para a exploração de ferrovias em regime de autorização pode ser extinta por:

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

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

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

Art. 31. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização em razão de negligência, imperícia ou abandono, o órgão ou a entidade competente pode 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. 32. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos contratuais ou das medidas previstas no inciso I do art. 49 desta Lei, o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade.

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

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

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

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



* C D 2 1 1 3 0 1 5 3 4 0 0 *

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO

Seção I Da operação

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

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

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

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

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

- I – a saturação da via;
- II – o não atendimento das condições contratuais de transporte;
- III – a indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios adequados ao transporte da carga.



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

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

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

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

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

Seção II

Do Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

CAPÍTULO VII DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Art. 47. As normas ou especificações técnicas da entidade autorreguladora que interfiram na competitividade do mercado submetem-se ao controle dos órgãos e entidades de defesa da concorrência, que poderão 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. 48. 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. 49. As operadoras ferroviárias estão sujeitas à regulação e à fiscalização do regulador ferroviário, e devem:

- I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e de regularidade do tráfego que lhes forem exigidas;
- II – prestar as informações que lhes forem solicitadas.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Não havendo acordo entre as partes, a travessia deve ser decidida pelo regulador ferroviário.

Art. 53. Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou de pagamento pelo uso da faixa de domínio, a operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por tubulações e redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

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

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

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

Art. 55. Em caso de conflito ou de acidente, 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. 56. A operadora ferroviária deve manter cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis



e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo, cujo conteúdo deve ser compartilhado com as autoridades que o requererem.

Seção II

Da Segurança e da Vigilância do Transporte

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

- I – preservar seu patrimônio;
- II – garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;
- III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;
- IV – prevenir crimes e contravenções em suas dependências;
- V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
- VI – garantir o cumprimento dos direitos e dos deveres do usuário;
- VII – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.

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

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

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

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

§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º deste artigo, após a adoção das providências previstas, a operadora ferroviária deve registrar 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 10 (dez) dias, contado da data do recebimento do pedido.

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

CAPÍTULO IX

DAS OPERAÇÕES URBANÍSTICAS

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

Art. 61. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange o projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.

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

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

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

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

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

IV – alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir;

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

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

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

CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

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



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

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

§ 1º A adaptação referida no **caput** pode ocorrer quando uma nova ferrovia construída a partir de autorização ferroviária federal entrar em operação, caso a autorização tenha sido outorgada à pessoa jurídica:

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

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

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

§ 3º Para fins da adaptação referida no § 1º, 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 30 de novembro de 2011.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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 § 11 pode ser efetivada mediante:

I – a redução do valor da outorga;

II – o aumento do teto tarifário;

III – a supressão da obrigação de investimentos;

IV – a ampliação do prazo contratual.

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

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

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

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

§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no **caput** deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, 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. 67. Caso, nos primeiros 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 25 ou 26 esteja localizada dentro da área de



influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais ou às protocoladas na proposta vencedora.

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

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

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

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

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

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

II – as entidades públicas;

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

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

“Art. 4º

Parágrafo único. Quando a desapropriação 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. 69. A Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 176-C. 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 – 2 (dois) ou mais imóveis contíguos objeto de imissão provisória registrada em nome da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios ou de suas entidades delegadas ou contratadas e sua respectiva cessão e promessa de cessão.

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

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

“Art. 2º
.....

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



Art. 71. O art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar 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. 72. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

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

.....” (NR)

“Art. 25.

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

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatórios, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientando e disciplinando a interconexão entre as diferentes ferrovias, e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;

VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação das empresas outorgadas do setor;

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

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

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



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

.....” (NR)

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

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

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

“Art. 82.

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

.....” (NR)

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

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

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

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

“Art. 11.



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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 20.

.....
IV – promover ligações necessárias à segurança e à economia nacionais; 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 3 (três) caracteres, com os seguintes significados:

I – o primeiro caractere indica a categoria da ferrovia, sendo:

- a) 1 para as longitudinais;
- b) 2 para as transversais;
- c) 3 para as diagonais;
- d) 4 para as de ligação;
- e) 0 para as radiais;
- f) A para as de acesso;

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

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

“Art. 23-A. As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

- I – bitola;
- II – orientação geográfica;
- III – designação e numeração;
- IV – titularidade:
 - a) pública;
 - b) privada;
- V – competência:
 - a) federal;
 - b) estadual;
 - c) distrital;
 - d) municipal;
- VI – capacidade;
- VII – movimentação;
- VIII – receita.”

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

Parágrafo único. Decorridos 5 (cinco) anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada



e utilizada apenas para finalidades que não impeçam sua posterior reutilização como ferrovia.” (NR)

“Art. 41-A. 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 referidas no § 1º deste artigo conterão, no mínimo, as características técnicas e físicas da infraestrutura, a capacidade de transporte, sua designação e numeração, quando aplicáveis, a titularidade, e a indicação de seu operador.”

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

“Art. 25.

.....

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

.....” (NR)

Art. 78. Revogam-se:

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

Senado Federal, em 26 de outubro de 2021.

Senador Rodrigo Pacheco
Presidente do Senado Federal



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

**TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA**

**CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA**

.....

Art. 173. Ressalvados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei.

§ 1º A lei estabelecerá o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias que explorem atividade econômica de produção ou comercialização de bens ou de prestação de serviços, dispondo sobre: [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

I - sua função social e formas de fiscalização pelo Estado e pela sociedade; [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

II - a sujeição ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários; [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

III - licitação e contratação de obras, serviços, compras e alienações, observados os princípios da administração pública; [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

IV - a constituição e o funcionamento dos conselhos de administração e fiscal, com a participação de acionistas minoritários; [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

V - os mandatos, a avaliação de desempenho e a responsabilidade dos administradores. [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

§ 2º As empresas públicas e as sociedades de economia mista não poderão gozar de privilégios fiscais não extensivos às do setor privado.

§ 3º A lei regulamentará as relações da empresa pública com o Estado e a sociedade.

§ 4º A lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.

§ 5º A lei, sem prejuízo da responsabilidade individual dos dirigentes da pessoa jurídica, estabelecerá a responsabilidade desta, sujeitando-a às punições compatíveis com sua natureza, nos atos praticados contra a ordem econômica e financeira e contra a economia popular.

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

§ 1º A lei estabelecerá as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado, o qual incorporará e compatibilizará os planos nacionais e regionais de desenvolvimento.

§ 2º A lei apoiará e estimulará o cooperativismo e outras formas de associativismo.

§ 3º O Estado favorecerá a organização da atividade garimpeira em cooperativas, levando em conta a proteção do meio ambiente e a promoção econômico-social dos garimpeiros.

§ 4º As cooperativas a que se refere o parágrafo anterior terão prioridade na autorização ou concessão para pesquisa e lavra dos recursos e jazidas de minerais garimpáveis, nas áreas onde estejam atuando, e naquelas fixadas de acordo com o art. 21, XXV, na forma da lei.

.....

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011
(Ver Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

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.

§ 1º Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 2º Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

CAPÍTULO II DO SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV é composto pelos seguintes subsistemas:

- I - Subsistema Rodoviário Federal;
- II - Subsistema Ferroviário Federal;
- III - Subsistema Aquaviário Federal; e
- IV - Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 4º São objetivos do Sistema Federal de Viação - SFV:

- I - assegurar a unidade nacional e a integração regional;
- II - garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território nacional;
- III - promover a integração física com os sistemas viários dos países limítrofes;
- IV - atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento;
- V - prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas, em âmbito interestadual e internacional.

Art. 5º Compete à União, nos termos da legislação vigente, a administração do SFV, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Art. 6º A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

- I - (VETADO);
 - II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;
 - III - parceria público-privada.
- § 1º (VETADO).

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão explorar a infraestrutura delegada, diretamente ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, respeitada a legislação federal.

Art. 7º A União poderá aplicar recursos financeiros no SFV, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I a III do art. 6º, é vedada a aplicação de recursos da União em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas.

Art. 8º Os componentes físicos dos subsistemas integrantes do SFV integram as relações descritivas anexas a esta Lei e sujeitam-se às especificações e normas técnicas formuladas pela autoridade competente, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Art. 9º As rodovias, ferrovias e vias navegáveis terão seu traçado indicado por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

Parágrafo único. No caso de rodovias, ferrovias e vias navegáveis planejadas, as localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Art. 10. A alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas constantes dos anexos desta Lei somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações e dependerão de:

I - aprovação de lei específica, no caso do transporte terrestre e aquaviário;

II - ato administrativo da autoridade competente, designada nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, no caso do transporte aéreo.

§ 1º São dispensadas de autorização legislativa as mudanças de traçado decorrentes de ampliação de capacidade ou da construção de acessos, contornos ou variantes, em rodovias, ferrovias e vias navegáveis.

§ 2º Nos casos previstos no § 1º, as mudanças serão definidas e aprovadas pela autoridade competente, em sua esfera de atuação.

Art. 11. A implantação de componente do SNV será precedida da elaboração do respectivo projeto de engenharia e da obtenção das devidas licenças ambientais.

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

CAPÍTULO III DOS SUBSISTEMAS FEDERAIS DE VIAÇÃO

Seção I Do Subsistema Rodoviário Federal

Art. 12. O Subsistema Rodoviário Federal compreende todas as rodovias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei.

Art. 13. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

II - Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III - Rodovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV - Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudeste; e

V - Rodovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV.

Art. 14. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são designadas pelo símbolo "BR", seguido de um número de 3 (três) algarismos, assim constituído:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, sendo:

a) 0 (zero), para as rodovias radiais;

b) 1 (um), para as rodovias longitudinais;

c) 2 (dois), para as rodovias transversais;

d) 3 (três), para as rodovias diagonais; e

e) 4 (quatro) para as rodovias de ligação;

II - os outros 2 (dois) algarismos referem-se à posição geográfica da rodovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

Art. 15. O Anexo I apresenta a relação descritiva das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal.

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

- I - promover a integração regional, interestadual e internacional;
- II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;
- III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e
- IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

Art. 17. O Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter.

Art. 18. Fica a União autorizada a transferir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:

- I - acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;
- II - rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

Parágrafo único. Na hipótese do disposto no inciso II, até que se efetive a transferência definitiva, a administração das rodovias será, preferencialmente, delegada aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios.

Art. 19. Fica a União autorizada a incorporar à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, mediante anuência dos Estados a que pertençam.

Seção II

Do Subsistema Ferroviário Federal

Art. 20. O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes ou planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, interregional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios:

- I - atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros;
- II - possibilitar o acesso a portos e terminais do Sistema Federal de Viação;
- III - possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional;
- IV - promover ligações necessárias à segurança nacional.

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações de propriedade da União.

Art. 21. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

- I - Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;
- II - Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;
- III - Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;
- IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais; e

V - Acessos Ferroviários: segmentos de pequena extensão responsáveis pela conexão de pontos de origem ou destino de cargas e passageiros a ferrovias discriminadas nos incisos I a IV.

Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo "EF" ou "AF", indicativo de estrada de ferro ou de acesso ferroviário, respectivamente.

§ 1º O símbolo "EF" é acompanhado por um número de 3 (três) algarismos, com os seguintes significados:

- I - o primeiro algarismo indica a categoria da ferrovia, sendo:
 - a) 1 (um) para as longitudinais;

- b) 2 (dois) para as transversais;
- c) 3 (três) para as diagonais; e
- d) 4 (quatro) para as ligações;

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

§ 2º O símbolo "AF" é seguido pelo número da ferrovia ao qual está ligado o acesso e complementado por uma letra maiúscula, sequencial, indicativa dos diferentes acessos ligados à mesma ferrovia.

Art. 23. O Anexo III apresenta a relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal.

Art. 24. Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

Parágrafo único. A União poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos no *caput* deste artigo.

Seção III **Do Subsistema Aquaviário Federal**

Art. 25. O Subsistema Aquaviário Federal é composto de:

I - vias navegáveis;

II - portos marítimos e fluviais;

III - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível;

IV - interligações aquaviárias de bacias hidrográficas;

V - facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

Art. 26. O Anexo IV apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 27. O Anexo V apresenta a relação descritiva dos 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.

Art. 28. O Anexo VI apresenta a relação descritiva das 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.

Art. 29. A utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, nos termos da alínea d do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

Art. 30. Qualquer intervenção destinada a promover melhoramentos nas condições do tráfego em via navegável interior deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 31. (VETADO).

Art. 32. A exploração dos portos organizados e de instalações portuárias atenderá ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, independentemente do regime de administração adotado.

Art. 33. A exploração de travessia aquaviária coincidente com diretriz de rodovia ou ferrovia federal será sempre de competência da União.

Seção IV **Do Subsistema Aeroviário Federal**

Art. 34. O Subsistema Aeroviário Federal é constituído de:

I - os aeródromos públicos que atendam ao tráfego aéreo civil, regular e alternativo, doméstico e internacional, no País ou que sejam estratégicos para a integração e a segurança nacional;

II - o conjunto de aerovias, áreas terminais de tráfego aéreo e demais divisões do espaço aéreo brasileiro necessárias à operação regular e segura do tráfego aéreo;

III - o conjunto de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao voo e auxílio à navegação aérea.

Art. 35. O Anexo VII apresenta a relação descritiva dos aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 36. Serão classificados como de interesse federal os aeródromos públicos que se enquadrem em uma das seguintes situações:

I - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo, elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular ou não regular, doméstico ou internacional, situados nas capitais dos Estados da Federação e do Distrito Federal;

II - aqueles que se situem nas áreas terminais de tráfego aéreo ou nas regiões metropolitanas ou outros grandes aglomerados urbanos que exijam para sua gestão e planejamento a ação coordenada de todos os níveis da administração pública federal, estadual e municipal;

III - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular, doméstico ou internacional no País;

IV - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados alternativos aos aeroportos definidos nos incisos I, II e III, em conformidade com as exigências técnicas, operacionais e de segurança do tráfego aéreo;

V - aqueles que sejam de interesse para a integração nacional, em razão de servirem a localidade isolada do território nacional, não atendida regularmente por outro modo de transporte;

VI - aqueles que sejam sede de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao voo e auxílio à navegação aérea necessários à operação regular e segura do tráfego aéreo;

VII - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para a segurança nacional, tais como os localizados nas faixas de fronteira, em regiões insulares do mar brasileiro e que forem sede ou apoio de instalações ou organizações voltadas à defesa do território;

VIII - os que, em virtude de sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para o desenvolvimento socioeconômico do País, tais como os localizados em áreas próximas a grandes empreendimentos de exploração mineral de interesse nacional.

Art. 37. Fica a União autorizada a transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante convênio, a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, de acordo com esta Lei, com a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e com a legislação aeronáutica em vigor.

CAPÍTULO IV **DOS SISTEMAS DE VIAÇÃO DOS ESTADOS, DO DISTRITO FEDERAL E DOS** **MUNICÍPIOS**

Art. 38. Os Sistemas de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios abrangem os diferentes meios de transporte e constituem parcelas do Sistema Nacional de Viação, com os objetivos principais de:

I - promover a integração do Estado e do Distrito Federal com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limítrofes;

II - promover a integração do Município com os Sistemas Federal e Estadual de Viação e com os Municípios limítrofes;

III - conectar, respectivamente:

a) a capital do Estado às sedes dos Municípios que o compõem;

b) a sede do Distrito Federal às suas regiões administrativas; e

c) a sede do Município a seus distritos;

IV - possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal e urbano.

Art. 39. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios definirão, em legislação própria, os elementos físicos da infraestrutura viária que comporão os respectivos sistemas de viação, em articulação com o Sistema Federal de Viação.

Art. 40. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão adequar suas estruturas administrativas para assumirem segmentos da infraestrutura viária federal e a execução de obras e serviços que lhes forem outorgados pela União.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 41. (VETADO).

Art. 42. O art. 2º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIV:

"Art. 2º
.....

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água." (NR)

Art. 43. Ficam aprovadas as relações constantes dos Anexos desta Lei, que descrevem os componentes físicos da infraestrutura existente ou planejada dos transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroaviário, com as respectivas regras de nomenclatura, que passam a compor o Sistema Federal de Viação, sob jurisdição da União.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 45. (VETADO).

Brasília, 6 de janeiro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Jobim

Guido Mantega

Alfredo Pereira do Nascimento

Edison Lobão

Luís Inácio Lucena Adams
José Leônidas de Menezes Cristino

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, DE 30 DE AGOSTO DE 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

CAPÍTULO IX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 44. 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 - as concessionárias, inclusive aquelas contratadas nos termos do disposto na Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e as permissionárias de serviços públicos;

II - as entidades públicas;

III - as entidades que exerçam funções delegadas pelo Poder Público; e

IV - as autorizatárias à exploração de serviços e atividades de titularidade estatal decorrentes do disposto nas alíneas "c", "d" e "f" do inciso XII do *caput* do art. 21 da Constituição e da legislação específica." (NR)

"Art.4º.....

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

"Art.5º.....

§ 8º Os bens desapropriados para fins de utilidade pública e os direitos decorrentes da respectiva imissão na posse poderão ser:

I - alienados a terceiros;

II - locados;

III - cedidos;

IV - arrendados;

V - outorgados em regimes de:

a) concessão de direito real de uso;

b) concessão comum; ou

c) parceria público-privada; e

VI - transferidos como integralização de fundos de investimento ou sociedades de propósito específico.

§ 9º Aplica-se o disposto no § 8º aos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento

ou reparcimento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo." (NR).

Art. 45. A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.13.....

Parágrafo único. A exploração de ferrovias será disciplinada em legislação específica." (NR)

"Art.14.....

I-.....

a) a exploração das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação;

..... " (NR)

"Art.24.....

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, quando o contrato assim o exigir, exceto quando se tratar de projetos associados ou acessórios, cuja cópia do contrato será enviada para registro na agência;

Parágrafo único.

IV - adotar, no todo ou em parte, normas e regulações elaboradas por entidades privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais, sobre exploração ou operação de vias e de terminais." (NR)

"Art.25.....

I - publicar os editais, julgar as licitações, celebrar os contratos para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitida sua vinculação a contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso;

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

V - regular e coordenar a atuação das concessionárias, das permissionárias e das autorizadas, de modo a assegurar a neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientar e disciplinar a interconexão entre as estradas de ferro e arbitrar as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;

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

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

IX - supervisionar a atividade de autorregulação ferroviária.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V do *caput*, a ANTT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada ferrovia explorada em regime de concessão ou permissão, 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 serão aplicadas à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas e deverão ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e pelo respectivo edital.

....."
 (NR) [*\(Artigo republicado no DOU de 1º/9/2021\)*](#)

"Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até a notificação do infrator.

§ 1º A Diretoria da Agência poderá estender o sigilo do processo até a decisão final, por meio de ato fundamentado, para assegurar a elucidação do fato e preservar a segurança da sociedade e do Estado.

§ 2º O dever de sigilo:

I - não prejudica o compartilhamento do processo quando requerido por órgãos de controle interno e externo.; e

II - é extensível às autoridades requerentes." (NR)

"Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) para cada infração cometida.

....." (NR)

"Art.82.....

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

....." (NR)

Art. 46. A Lei nº 12.379, de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.10.....

I - aprovação de lei específica, no caso do transporte rodoviário e aquaviário;
 " (NR)

"Art.20.....

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

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e as demais instalações das estradas de ferro delegadas 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, ligam entre si ferrovias importantes do País ou se constituem em ramais coletores regionais;
 V - Ferrovias de Acesso: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam entre si pontos de origem ou destino de cargas ou de passageiros; e

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

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

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

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

- a) 1 (um) para as Ferrovias Longitudinais;
- b) 2 (dois) para as Ferrovias Transversais;
- c) 3 (três) para as Ferrovias Diagonais;
- d) 4 (três) para as Ferrovias de Ligação;
- e) 0 para as Ferrovias Radiais; e
- f) A para as Ferrovias de Acesso; e

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

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

"Art. 23. Ato do Poder Executivo federal conterá a relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal elaborada segundo os critérios do art. 20.

§ 1º O órgão ou a entidade competente manterá atualizada em sítio eletrônico oficial a relação de que trata o *caput* em formato tabular e geográfico.

§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º conterão, no mínimo, as indicações de bitola, a designação e numeração, a titularidade e a capacidade da ferrovia, além da indicação da administradora ferroviária." (NR)

"Art. 23-A. As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

- I - bitola;
- II - orientação geográfica;
- III - designação e numeração;
- IV - titularidade:
 - a) pública; ou
 - b) privada;
- V - competência:
 - a) federal;
 - b) estadual;
 - c) distrital; ou
 - d) municipal;
- VI - capacidade;
- VII - movimentação; e
- VIII - receita." (NR)

"Art. 24. Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento, concessão ou alienação.

....." (NR)

Art. 47. A Lei nº 9.636, de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.1º.....

§ 1º Fica dispensada a apresentação de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia ou de Registro de Responsabilidade Técnica - RRT no Conselho de Arquitetura e Urbanismo para as atividades e projetos de que trata esta Lei, quando o responsável técnico for servidor ou empregado público.

§ 2º Fica dispensada a exigência de habilitação técnica específica para execução de georreferenciamento e inscrição em registro ou cadastro fundiário públicos dos imóveis de que trata o *caput*, quando o responsável

técnico for servidor ou empregado público ocupante de cargo compatível com o exercício dessas atividades." (NR)

"Art.2º.....

§ 1º O termo a que se refere o *caput*, será registrado no Cartório de Registro de Imóveis competente, com certidão de inteiro teor, acompanhado de plantas e outros documentos técnicos que permitam a correta caracterização do imóvel.

§ 2º Nos registros relativos a direitos reais de titularidade da União, deverá ser utilizado o cadastro nacional de pessoa jurídica do órgão central da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União e o nome "UNIÃO FEDERAL", independentemente do órgão gestor do imóvel, retificados para este fim os registros anteriores à vigência deste dispositivo." (NR)

"Art.11-C.....

§ 13. Nos casos de homologação dos laudos de avaliação, a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União será responsável exclusivamente pela verificação das normas aplicáveis, sem prejuízo da responsabilidade integral do agente privado que elaborou o laudo.

§ 14. As avaliações de imóveis da União poderão ter seu prazo de validade estendido, por meio de revalidação, conforme critérios técnicos estabelecidos em ato do Secretário de Coordenação e Governança do Patrimônio da União." (NR)

"Art.18.....

§ 13. A cessão que tenha como beneficiários as autorizatárias de serviços de transportes ferroviários, nos termos da legislação específica, será realizada com dispensa de licitação e sob regime gratuito ou especial.

§ 14. O interessado que tiver custeado a avaliação poderá receber o imóvel em cessão, sob qualquer regime, em condições de igualdade com o vencedor da licitação." (NR)

"Art. 18-C. Qualquer interessado poderá apresentar proposta para a cessão, sob qualquer regime, de imóveis da União que não estejam inscritos em regime enfiteutico, mediante requerimento específico à Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União.

§ 1º O requerimento de que trata o *caput* não gera para a administração pública federal obrigação de ceder o imóvel ou direito subjetivo à cessão.

§ 2º A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União:

I - se manifestará sobre o requerimento de que trata o *caput*;

II - avaliará a conveniência e a oportunidade de ceder o imóvel; e

III - poderá indicar a existência de interesse em promover a cessão sob regime diverso daquele indicado pelo interessado ou a alienação, hipótese em que o procedimento poderá prosseguir na forma do art. 23-A.

§ 3º Na hipótese de manifestação favorável da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, se o imóvel não possuir avaliação dentro do prazo de validade, o interessado providenciará, às suas expensas, avaliação elaborada por avaliador habilitado ou empresa especializada, nos termos dos § 1º, § 7º e § 8º do art. 11-C.

§ 4º Quando se tratar de imóvel inscrito em ocupação e a União entender pela conveniência da cessão, a União dará ciência da proposta ao ocupante para, no prazo estabelecido em regulamento, custear a avaliação na forma do § 3º.

§ 5º Na hipótese de o ocupante não custear a avaliação no prazo estabelecido em regulamento, o proponente será cientificado para dar continuidade ao procedimento.

§ 6º Compete à Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União homologar os laudos de avaliação e iniciar o processo de cessão do imóvel.

§ 7º A homologação de avaliação pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União não constituirá nenhum direito ao interessado e a Secretaria poderá desistir da cessão.

§ 8º As propostas apresentadas que não cumprirem os requisitos mínimos ou que forem descartadas pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União serão desconsideradas.

§ 9º As propostas apresentadas nos termos deste artigo, exceto aquelas de que trata o § 8º, serão disponibilizadas pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União sítio eletrônico oficial.

§ 10. Ato do Secretário de Coordenação e Governança do Patrimônio da União disporá sobre o conteúdo e a forma do requerimento de que trata o *caput*." (NR)

"Art.23.....

§ 3º A alienação de imóveis da União tombados a particulares ou a entes públicos observará o disposto neste Capítulo e não implicará a supressão das restrições administrativas e urbanísticas estabelecidas na legislação pertinente." (NR)

"Art. 23-A. Qualquer interessado poderá apresentar proposta de aquisição de imóveis da União que não estejam inscritos em regime enfiteutico, mediante requerimento específico à Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União.

§ 3º-A Quando se tratar de imóvel inscrito em ocupação e a União entender pela conveniência da alienação, a União dará ciência da proposta ao ocupante, que poderá, no prazo estabelecido em regulamento, custear a avaliação na forma do § 3º.

§ 3º-B Se o ocupante não custear a avaliação no prazo indicado, o proponente será cientificado para dar continuidade ao procedimento.

§ 3º-C Quando a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União entender necessária a manutenção do bem como público e adequada a execução de projeto por meio de cessão de uso, sob qualquer regime, notificará o interessado dessa decisão, que poderá prosseguir na forma do art. 18-C.

....." (NR)

"Art. 51-A. As autarquias, fundações e empresas públicas poderão doar à União os imóveis de sua propriedade que estejam ou não vinculados às suas atividades operacionais." (NR)

Art. 48. A Lei nº 9.074, de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.1º.....

IV - rodovias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

....." (NR)

"Art.2º.....

.....

§3º.....

.....

IV - ferroviário explorado mediante autorização, na forma da legislação específica." (NR)

Art. 49. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 57-A. A administradora ferroviária, inclusive metroferroviária, poderá constituir o 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 o procedimento a ser delineado em ato do Poder Executivo Federal.

Parágrafo único. A constituição do direito real de laje ou de superfície de que trata o *caput* é condicionada a licenciamento urbanístico municipal, que estabelecerá os ônus urbanísticos a serem observados e o direito de construir incorporado a cada unidade imobiliária." (NR)

Art. 50. Ficam revogados:

I - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

a) do *caput* do art. 13:

1. a alínea "b" do inciso IV; e

2. a alínea "d" do inciso V; e

b) do *caput* do art. 14:

1. a alínea "b" do inciso I;

2. as alíneas "f" e "i" do inciso III; e

3. a alínea "b" do inciso IV; e

II - o parágrafo único do art. 2º da Lei nº 9.636, de 1998.

Art. 51. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 30 de agosto de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Paulo Guedes

Tarcísio Gomes de Freitas

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO V DA LICITAÇÃO

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

I - o objeto, metas e prazo da concessão;

II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;

III - os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;

IV - prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;

V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;

VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;

VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - a indicação dos bens reversíveis;

XI - as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;

XIV - nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterá as cláusulas essenciais referidas no art. 23 desta Lei, quando aplicáveis;

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998)*

XVI - nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.

XVII – *(VETADO na Lei nº 13.448, de 5/6/2017)*

Art. 18-A. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que:

I - encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital;

II - verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor;

III - inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em segundo lugar, e assim sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital;

IV - proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)*

Art. 19. Quando permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

I - comprovação de compromisso, público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;

II - indicação da empresa responsável pelo consórcio;

III - apresentação dos documentos exigidos nos incisos V e XIII do artigo anterior, por parte de cada consorciada;

IV - impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente.

§ 1º O licitante vencedor fica obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

§ 2º A empresa líder do consórcio é a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais consorciadas.

CAPÍTULO VI DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

- I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;
 - II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;
 - III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
 - IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
 - V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
 - VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;
 - VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
 - VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
 - IX - aos casos de extinção da concessão;
 - X - aos bens reversíveis;
 - XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;
 - XII - às condições para prorrogação do contrato;
 - XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;
 - XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e
 - XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.
 - XVI - (VETADO na Lei nº 13.448, de 5/6/2017)
- Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:
- I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e
 - II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.

Art. 23-A. O contrato de concessão poderá prever o emprego de mecanismos privados para resolução de disputas decorrentes ou relacionadas ao contrato, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. (Artigo acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

Art. 24. (VETADO)

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001 (Ver Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários

e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IV DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Seção II Das Diretrizes Gerais

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do *caput* do art. 12 serão realizadas sob a forma de: [“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

I - concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - permissão, quando se tratar de: [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; [Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

b) prestação regular de serviços de transporte ferroviário de passageiros desvinculados da exploração de infraestrutura; [Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

V - autorização, quando se tratar de: [Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros; [Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012](#)

b) prestação de serviço de transporte aquaviário; [Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012](#)

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e [Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012](#)

d) transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, por operador ferroviário independente. [Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012](#)

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. [Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014](#)

Parágrafo único. Considera-se, para os fins da alínea "d" do inciso V do *caput*, operador ferroviário independente a pessoa jurídica detentora de autorização para transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura. [Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012](#)

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: [“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

I - depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização: *(“Caput” do inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

- a) (VETADO)
- b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;
- c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; *(Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*
- d) (VETADO)
- e) o transporte aquaviário; *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*
- f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*
- g) *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*
- h) *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*
- i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)*
- j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT; *(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*

IV - depende de permissão: *(“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

- a) transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros; *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*
- b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007)*

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o *caput* terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

CAPÍTULO V DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. (VETADO)

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

Seção II

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I - promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V - editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII - fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.448, de 5/6/2017\)*](#)

X - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI - promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII - habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIII - promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV - estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. [*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do *caput* do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.561, 13/11/2002, e com nova redação dada pela Lei nº 14.157, de 1º/6/2021\)*](#)

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.448, de 5/6/2017\)*](#)

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II - administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

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

IV - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V - regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI - articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012)*

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANTT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput* deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.157, de 1º/6/2021)*

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

a) *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

b) *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

VIII - promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; [*Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007*](#)

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*](#)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*](#)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*](#)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XXVII - [*Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de

operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União. [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)*](#)

XXIX - regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.047, de 24/8/2020\)*](#)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e [*\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. [*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

§ 4º [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

Seção IV Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção I Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I - a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

a) (VETADO)

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;

c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.

d) prazos contratuais. [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infra-estruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência.

Art. 30. É permitida a transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)

§ 1º A transferência da titularidade da outorga só poderá ocorrer mediante prévia e expressa autorização da respectiva Agência de Regulação, observado o disposto na alínea b do inciso II do art. 20.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no *caput* e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 31. A Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso.

Art. 32. As Agências acompanharão as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 1º Para os fins do disposto no *caput*, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

§ 2º Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudiciais aos interesses nacionais, a Agência instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais.

Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências. [\(Artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

Subseção II Das Concessões

Art. 34. (VETADO)

Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela Antaq para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência. [\(“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 752, de 24/11/2016, convertida na Lei nº 13.448, de 5/6/2017\)](#)

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: [\(“Caput” do parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

VI - (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

I - definições do objeto da concessão;

II - prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III - modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV - deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V - obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI - garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII - tarifas;

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX - receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI - critérios para reversibilidade de ativos;

XII - procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV - obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do *caput* deverão considerar: a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 36. (VETADO)

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I - adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III - adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Subseção III Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e para o transporte ferroviário e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e 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. *(“Caput” com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)*

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I - o objeto da permissão;

II - o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III - o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV - as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V - as exigências de prestação de serviços adequados.

Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I - objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;

II - prazo de vigência e condições para sua prorrogação;

III - modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;

IV - obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

V - tarifas;

VI - critérios para reajuste e revisão de tarifas;

VII - direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário;

VIII - procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

IX - obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

X - procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XI - regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem;

XII - sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XIII - casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios a que se refere o inciso VI do *caput* deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XII do *caput* poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XIII do *caput* será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Seção V

Da Estrutura Organizacional das Agências

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

- I - participação direta como acionista ou sócio;
- II - administrador, gerente ou membro do Conselho Fiscal;
- III - empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso inclusive de sua instituição controladora, ou de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.

Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

Art. 59. Até um ano após deixar o cargo, é vedado ao ex-Diretor representar qualquer pessoa ou interesse perante a Agência de cuja Diretoria tiver participado.

Parágrafo único. É vedado, ainda, ao ex-Diretor utilizar informações privilegiadas, obtidas em decorrência do cargo exercido, sob pena de incorrer em improbidade administrativa.

CAPÍTULO VII

DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Seção I

Da Instituição, dos Objetivos e das Atribuições

Art. 82. São atribuições do DNT, em sua esfera de atuação:

I - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III - fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária;

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; (Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)](#)

VI - participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII - realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII - firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX - declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X - elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII - administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do *caput* deste artigo. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007, convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)](#)

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)](#)

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)](#)

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.561, 13/11/2002\)](#)

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 68, de 4/9/2002 convertida na Lei nº 10.561, 13/11/2002\)](#)

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do *caput* do art. 25. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)](#)

Seção II Das Contratações e do Controle

Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições de que trata o art. 82, o DNIT deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Parágrafo único. O DNTT fiscalizará o cumprimento das condições contratuais, quanto às especificações técnicas, aos preços e seus reajustamentos, aos prazos e cronogramas, para o controle da qualidade, dos custos e do retorno econômico dos investimentos.

.....

.....

LEI Nº 13.448, DE 5 DE JUNHO DE 2017

Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

.....

Art. 25. O órgão ou a entidade competente é autorizado a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações da totalidade ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou por trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º deste artigo, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação da totalidade ou de partes resultantes de cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos serviços relacionados àqueles bens;

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV - o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º deste artigo e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º deste artigo, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuados contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no inciso XVII do caput e no § 4º, ambos do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

Art. 26. Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

Art. 34. Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo único. O órgão ou a entidade competente avaliará a pertinência da adoção da medida de que trata o caput deste artigo, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapolar o prazo do contrato de parceria.

Art. 35. (VETADO).

Art. 36. Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

Art. 37. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 5 de junho de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER
Mauricio Quintella
Dyogo Henrique de Oliveira
Grace Maria Fernandes Mendonça

LEI Nº 9.637, DE 15 DE MAIO DE 1998

(Vide ADIN nº 1.923/1998)

Dispõe sobre a qualificação de entidades como organizações sociais, a criação do Programa Nacional de Publicização, a extinção dos órgãos e entidades que menciona e a absorção de suas atividades por organizações sociais, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS ORGANIZAÇÕES SOCIAIS

Seção I Da Qualificação

Art. 1º O Poder Executivo poderá qualificar como organizações sociais pessoas jurídicas de direito privado, sem fins lucrativos, cujas atividades sejam dirigidas ao ensino, à pesquisa científica, ao desenvolvimento tecnológico, à proteção e preservação do meio ambiente, à cultura e à saúde, atendidos aos requisitos previstos nesta Lei.

Art. 2º São requisitos específicos para que as entidades privadas referidas no artigo anterior habilitem-se à qualificação como organização social:

I - comprovar o registro de seu ato constitutivo, dispondo sobre:

- a) natureza social de seus objetivos relativos à respectiva área de atuação;
 - b) finalidade não-lucrativa, com a obrigatoriedade de investimento de seus excedentes financeiros no desenvolvimento das próprias atividades;
 - c) previsão expressa de a entidade ter, como órgãos de deliberação superior e de direção, um conselho de administração e uma diretoria definidos nos termos do estatuto, asseguradas àquele composição e atribuições normativas e de controle básicas previstas nesta Lei;
 - d) previsão de participação, no órgão colegiado de deliberação superior, de representantes do Poder Público e de membros da comunidade, de notória capacidade profissional e idoneidade moral;
 - e) composição e atribuições da diretoria;
 - f) obrigatoriedade de publicação anual, no Diário Oficial da União, dos relatórios financeiros e do relatório de execução do contrato de gestão;
 - g) no caso de associação civil, a aceitação de novos associados, na forma do estatuto;
 - h) proibição de distribuição de bens ou de parcela do patrimônio líquido em qualquer hipótese, inclusive em razão de desligamento, retirada ou falecimento de associado ou membro da entidade;
 - i) previsão de incorporação integral do patrimônio, dos legados ou das doações que lhe foram destinados, bem como dos excedentes financeiros decorrentes de suas atividades, em caso de extinção ou desqualificação, ao patrimônio de outra organização social qualificada no âmbito da União, da mesma área de atuação, ou ao patrimônio da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, na proporção dos recursos e bens por estes alocados;
- II - haver aprovação, quanto à conveniência e oportunidade de sua qualificação como organização social, do Ministro ou titular de órgão supervisor ou regulador da área de atividade correspondente ao seu objeto social e do Ministro de Estado da Administração Federal e Reforma do Estado.

LEI Nº 6.404, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1976

Dispõe sobre as sociedades por ações.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO XX SOCIEDADES COLIGADAS, CONTROLADORAS E CONTROLADAS

Seção I Informações no Relatório da Administração

Art. 243. O relatório anual da administração deve relacionar os investimentos da companhia em sociedades coligadas e controladas e mencionar as modificações ocorridas durante o exercício.

§ 1º São coligadas as sociedades nas quais a investidora tenha influência significativa. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009)*

§ 2º Considera-se controlada a sociedade na qual a controladora, diretamente ou através de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores.

§ 3º A companhia aberta divulgará as informações adicionais, sobre coligadas e controladas, que forem exigidas pela Comissão de Valores Mobiliários.

§ 4º Considera-se que há influência significativa quando a investidora detém ou exerce o poder de participar nas decisões das políticas financeira ou operacional da investida, sem controlá-la. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009)*

§ 5º É presumida influência significativa quando a investidora for titular de 20% (vinte por cento) ou mais dos votos conferidos pelo capital da investida, sem controlá-la. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009, com redação dada pela Lei nº 14.195, de 26/8/2021)*

Seção II Participação Recíproca

Art. 244. É vedada a participação recíproca entre a companhia e suas coligadas ou controladas.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica ao caso em que ao menos uma das sociedades participa de outra com observância das condições em que a lei autoriza a aquisição das próprias ações (artigo 30, § 1º, alínea b).

§ 2º As ações do capital da controladora, de propriedade da controlada, terão suspenso o direito de voto.

§ 3º O disposto no § 2º do artigo 30, aplica-se à aquisição de ações da companhia aberta por suas coligadas e controladas.

§ 4º No caso do § 1º, a sociedade deverá alienar, dentro de 6 (seis) meses, as ações ou quotas que excederem do valor dos lucros ou reservas, sempre que esses sofrerem redução.

§ 5º A participação recíproca, quando ocorrer em virtude de incorporação, fusão ou cisão, ou da aquisição, pela companhia, do controle de sociedade, deverá ser mencionada nos relatórios e demonstrações financeiras de ambas as sociedades, e será eliminada no prazo máximo de 1 (um) ano; no caso de coligadas, salvo acordo em contrário, deverão ser alienadas as ações ou quotas de aquisição mais recente ou, se da mesma data, que representem menor porcentagem do capital social.

§ 6º A aquisição de ações ou quotas de que resulte participação recíproca com violação ao disposto neste artigo importa responsabilidade civil solidária dos administradores da sociedade, equiparando-se, para efeitos penais, à compra ilegal das próprias ações.

LEI Nº 12.529, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2011

Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO II DO SISTEMA BRASILEIRO DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA

CAPÍTULO III DA SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO

Art. 19. Compete à Secretaria de Acompanhamento Econômico promover a concorrência em órgãos de governo e perante a sociedade cabendo-lhe, especialmente, o seguinte:

I - opinar, nos aspectos referentes à promoção da concorrência, sobre propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, de consumidores ou usuários dos serviços prestados submetidos a consulta pública pelas agências reguladoras e, quando entender pertinente, sobre os pedidos de revisão de tarifas e as minutas;

II - opinar, quando considerar pertinente, sobre minutas de atos normativos elaborados por qualquer entidade pública ou privada submetidos à consulta pública, nos aspectos referentes à promoção da concorrência;

III - opinar, quando considerar pertinente, sobre proposições legislativas em tramitação no Congresso Nacional, nos aspectos referentes à promoção da concorrência;

IV - elaborar estudos avaliando a situação concorrencial de setores específicos da atividade econômica nacional, de ofício ou quando solicitada pelo Cade, pela Câmara de Comércio Exterior ou pelo Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor do Ministério da Justiça ou órgão que vier a sucedê-lo;

V - elaborar estudos setoriais que sirvam de insumo para a participação do Ministério da Fazenda na formulação de políticas públicas setoriais nos fóruns em que este Ministério tem assento;

VI - propor a revisão de leis, regulamentos e outros atos normativos da administração pública federal, estadual, municipal e do Distrito Federal que afetem ou possam afetar a concorrência nos diversos setores econômicos do País;

VII - manifestar-se, de ofício ou quando solicitada, a respeito do impacto concorrencial de medidas em discussão no âmbito de fóruns negociadores relativos às atividades de alteração tarifária, ao acesso a mercados e à defesa comercial, ressalvadas as competências dos órgãos envolvidos;

VIII - encaminhar ao órgão competente representação para que este, a seu critério, adote as medidas legais cabíveis, sempre que for identificado ato normativo que tenha caráter anticompetitivo.

§ 1º Para o cumprimento de suas atribuições, a Secretaria de Acompanhamento Econômico poderá:

I - requisitar informações e documentos de quaisquer pessoas, órgãos, autoridades e entidades, públicas ou privadas, mantendo o sigilo legal quando for o caso;

II - celebrar acordos e convênios com órgãos ou entidades públicas ou privadas, federais, estaduais, municipais, do Distrito Federal e dos Territórios para avaliar e/ou sugerir medidas relacionadas à promoção da concorrência.

§ 2º A Secretaria de Acompanhamento Econômico divulgará anualmente relatório de suas ações voltadas para a promoção da concorrência.

TÍTULO III DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL PERANTE O CADE

Art. 20. O Procurador-Geral da República, ouvido o Conselho Superior, designará membro do Ministério Público Federal para, nesta qualidade, emitir parecer, nos processos administrativos para imposição de sanções administrativas por infrações à ordem econômica, de ofício ou a requerimento do Conselheiro-Relator.

LEI Nº 13.448, DE 5 DE JUNHO DE 2017

Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO II DA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DE PARCERIA

Art. 6º A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º desta Lei.

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas no contrato de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre 50% (cinquenta por cento) e 90% (noventa por cento) do prazo originalmente estipulado.

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto à concessão rodoviária, a execução de, no mínimo, 80% (oitenta por cento) das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente;

II - quanto à concessão ferroviária, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de 5 (cinco) anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por 3 (três) anos, ou das metas de segurança definidas no contrato, por 4 (quatro) anos.

Art. 7º O termo aditivo de prorrogação do contrato de parceria deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 25. O órgão ou a entidade competente é autorizado a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações da totalidade ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou por trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º deste artigo, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação da totalidade ou de partes resultantes de cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos serviços relacionados àqueles bens;

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV - o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º deste artigo e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º deste artigo, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no inciso XVII do caput e no § 4º, ambos do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

Art. 26. Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941

(Ver Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 3º Os concessionários de serviços públicos e os estabelecimentos de caráter público ou que exerçam funções delegadas de poder público poderão promover desapropriações mediante autorização expressa, constante de lei ou contrato.

Art. 4º. A desapropriação poderá abranger a área contígua necessária ao desenvolvimento da obra a que se destina, e as zonas que se valorizarem extraordinariamente, em consequência da realização do serviço. Em qualquer caso, a declaração de utilidade pública deverá compreendê-las, mencionando-se quais as indispensáveis à continuação da obra e as que se destinam à revenda.

Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à urbanização ou à reurbanização realizada mediante concessão ou parceria público-privada, o edital de licitação poderá prever que a receita decorrente da revenda ou utilização imobiliária integre projeto associado por conta e risco do concessionário, garantido ao poder concedente no mínimo o ressarcimento dos desembolsos com indenizações, quando estas ficarem sob sua responsabilidade. [*\(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)*](#)

Art. 5º. Consideram-se casos de utilidade pública:

- a) a segurança nacional;
- b) a defesa do Estado;
- c) o socorro público em caso de calamidade;
- d) a salubridade pública;
- e) a criação e melhoramento de centros de população, seu abastecimento regular de meios de subsistência;
- f) o aproveitamento industrial das minas e das jazidas minerais, das águas e da energia hidráulica;
- g) a assistência pública, as obras de higiene e decoração, casas de saúde, clínicas, estações de clima e fontes medicinais;
- h) a exploração ou a conservação dos serviços públicos;
- i) a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou ampliação de distritos industriais. (Alínea com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999)
- j) o funcionamento dos meios de transporte coletivo;
- k) a preservação e conservação dos monumentos históricos, e artísticos, isolados ou integrados em conjuntos urbanos ou rurais, bem como as medidas necessárias a manter-lhes e realçar-lhes os aspectos mais valiosos ou característicos e, ainda, a proteção de paisagens e locais particularmente dotados pela natureza;
- l) a preservação e a conservação adequada de arquivos, documentos e outros bens moveis de valor histórico ou artístico;
- m) a construção de edifícios públicos, monumentos comemorativos e cemitérios;
- n) a criação de estádios, aeródromos ou campos de pouso para aeronaves;
- o) a reedição ou divulgação de obra ou invento de natureza científica, artística ou literária;
- p) os demais casos previstos por leis especiais.

§ 1º A construção ou ampliação de distritos industriais, de que trata a alínea i do *Caput* deste artigo, inclui o loteamento das áreas necessárias à instalação de indústrias e atividades correlatas, bem como a revenda ou locação dos respectivos lotes a empresas previamente qualificadas. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 6.602, de 7/12/1978)

§ 2º A efetivação da desapropriação para fins de criação ou ampliação de distritos industriais depende de aprovação, prévia e expressa, pelo Poder Público competente, do respectivo projeto de implantação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 6.602, de 7/12/1978)

§ 3º Ao imóvel desapropriado para implantação de parcelamento popular, destinado às classes de menor renda, não se dará outra utilização nem haverá retrocessão. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999)

Art. 6º. A declaração de utilidade pública far-se-á por decreto do Presidente da República, Governador, Interventor ou Prefeito.

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Esta Lei aplica-se aos órgãos da administração pública direta dos Poderes Executivo e Legislativo, aos fundos especiais, às autarquias, às fundações públicas, às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. [*\(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.137, de 19/6/2015\)*](#)

Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

§ 3º Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 4º É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada:

I - cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais); [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.529, de 4/12/2017\)*](#)

II - cujo período de prestação do serviço seja inferior a 5 (cinco) anos; ou

III - que tenha como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública.

§ 5º [*\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)*](#)

LEI Nº 6.015, DE 31 DE DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre os registros públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO V DO REGISTRO DE IMÓVEIS

CAPÍTULO II DA ESCRITURAÇÃO

Art. 176. O Livro nº 2 - Registro Geral - será destinado à matrícula dos imóveis e ao registro ou averbação dos atos relacionados no art. 167 e não atribuídos ao Livro nº 3.

§ 1º A escrituração do Livro nº 2 obedecerá às seguintes normas:

I - cada imóvel terá matrícula própria, que será aberta por ocasião do primeiro registro a ser feito na vigência desta Lei;

II - são requisitos da matrícula:

1) o número de ordem, que seguirá ao infinito;

2) a data;

3) a identificação do imóvel, que será feita com indicação: [*\(“Caput” do item com redação dada pela Lei nº 10.267, de 28/8/2001\)*](#)

a) se rural, do código do imóvel, dos dados constantes do CCIR, da denominação e de suas características, confrontações, localização e área; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 10.267, de 28/8/2001\)](#)

b) se urbano, de suas características e confrontações, localização, área, logradouro, número e de sua designação cadastral, se houver. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 10.267, de 28/8/2001\)](#)

4) o nome, domicílio e nacionalidade do proprietário, bem como:

a) tratando-se de pessoa física, o estado civil, a profissão, o número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda ou do Registro Geral da cédula de identidade, ou à falta deste, sua filiação;

b) tratando-se de pessoa jurídica, a sede social e o número de inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda;

5) o número do registro anterior;

6) tratando-se de imóvel em regime de multipropriedade, a indicação da existência de matrículas, nos termos do § 10 deste artigo; [\(Item acrescido pela Lei nº 13.777, de 20/12/2018, publicada no DOU de 21/12/2018, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

III - são requisitos do registro no Livro nº 2:

1) a data;

2) o nome, domicílio e nacionalidade do transmitente, ou do devedor, e do adquirente, ou credor, bem como:

a) tratando-se de pessoa física, o estado civil, a profissão e o número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda ou do Registro Geral da cédula de identidade, ou, à falta deste, sua filiação;

b) tratando-se de pessoa jurídica, a sede social e o número de inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda;

3) o título da transmissão ou do ônus;

4) a forma do título, sua procedência e caracterização;

5) o valor do contrato, da coisa ou da dívida, prazo desta, condições e mais especificações, inclusive os juros, se houver. [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 6.688, de 17/9/1979\)](#)

§ 2º Para a matrícula e registro das escrituras e partilhas, lavradas ou homologadas na vigência do Decreto nº 4.857, de 9 de novembro de 1939, não serão observadas as exigências deste artigo, devendo tais atos obedecer ao disposto na legislação anterior. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 6.688, de 17/9/1979\)](#)

§ 3º Nos casos de desmembramento, parcelamento ou remembramento de imóveis rurais, a identificação prevista na alínea *a* do item 3 do inciso II do § 1º será obtida a partir de memorial descritivo, assinado por profissional habilitado e com a devida Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, contendo as coordenadas dos vértices definidores dos limites dos imóveis rurais, geo-referenciadas ao Sistema Geodésico Brasileiro e com precisão posicional a ser fixada pelo INCRA, garantida a isenção de custos financeiros aos proprietários de imóveis rurais cuja somatória da área não exceda a quatro módulos fiscais. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.267, de 28/8/2001\)](#)

§ 4º A identificação de que trata o § 3º tornar-se-á obrigatória para efetivação de registro, em qualquer situação de transferência de imóvel rural, nos prazos fixados por ato do Poder Executivo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.267, de 28/8/2001\)](#)

§ 5º Nas hipóteses do § 3º, caberá ao Incra certificar que a poligonal objeto do memorial descritivo não se sobrepõe a nenhuma outra constante de seu cadastro georreferenciado e que o memorial atende às exigências técnicas, conforme ato normativo próprio. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 458, de 10/2/2009, convertida na Lei nº 11.952, de 25/6/2009\)](#)

§ 6º A certificação do memorial descritivo de glebas públicas será referente apenas ao seu perímetro originário. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 458, de 10/2/2009, convertida na Lei nº 11.952, de 25/6/2009\)](#)

§ 7º Não se exigirá, por ocasião da efetivação do registro do imóvel destacado de glebas públicas, a retificação do memorial descritivo da área remanescente, que somente ocorrerá a cada 3 (três) anos, contados a partir do primeiro destaque, englobando todos os destaques realizados no período. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 458, de 10/2/2009, convertida na Lei nº 11.952, de 25/6/2009\)](#)

§ 8º O ente público proprietário ou imitido na posse a partir de decisão proferida em processo judicial de desapropriação em curso poderá requerer a abertura de matrícula de parte de imóvel situado em área urbana ou de expansão urbana, previamente matriculado ou não, com base em planta e memorial descritivo, podendo a apuração de remanescente ocorrer em momento posterior. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010, convertida na Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)](#)

§ 9º A instituição do direito real de laje ocorrerá por meio da abertura de uma matrícula própria no registro de imóveis e por meio da averbação desse fato na matrícula da construção-base e nas matrículas de lajes anteriores, com remissão recíproca. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.465, de 11/7/2017\)](#)

§ 10. Quando o imóvel se destinar ao regime da multipropriedade, além da matrícula do imóvel, haverá uma matrícula para cada fração de tempo, na qual se registrarão e averbarão os atos referentes à respectiva fração de tempo, ressalvado o disposto no § 11 deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.777, de 20/12/2018, publicada no DOU de 21/12/2018, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 11. Na hipótese prevista no § 10 deste artigo, cada fração de tempo poderá, em função de legislação tributária municipal, ser objeto de inscrição imobiliária individualizada. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.777, de 20/12/2018, publicada no DOU de 21/12/2018, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 12. Na hipótese prevista no inciso II do § 1º do art. 1.358-N da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), a fração de tempo adicional, destinada à realização de reparos, constará da matrícula referente à fração de tempo principal de cada multiproprietário e não será objeto de matrícula específica. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.777, de 20/12/2018, publicada no DOU de 21/12/2018, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 13. Para a identificação de que tratam os §§ 3º e 4º deste artigo, é dispensada a anuência dos confrontantes, bastando para tanto a declaração do requerente de que respeitou os limites e as confrontações. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.838, de 4/6/2019\)](#)

Art. 177. O Livro nº 3 - Registro Auxiliar - será destinado ao registro dos atos que, sendo atribuídos ao Registro de Imóveis por disposição legal, não digam respeito diretamente a imóvel matriculado.

CAPÍTULO VI DA MATRÍCULA

Art. 235. Podem, ainda, ser unificados, com abertura de matrícula única:

I - dois ou mais imóveis constantes de transcrições anteriores a esta Lei, à margem das quais será averbada a abertura da matrícula que os unificar;

II - dois ou mais imóveis, registrados por ambos os sistemas, caso em que, nas transcrições, será feita a averbação prevista no item anterior, e as matrículas serão encerradas na forma do artigo anterior;

III - 2 (dois) ou mais imóveis contíguos objeto de imissão provisória na posse registrada em nome da União, Estado, Município ou Distrito Federal. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010, com redação dada pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)](#)

§ 1º Os imóveis de que trata este artigo, bem como os oriundos de desmembramentos, partilha e glebas destacadas de maior porção, serão desdobrados em novas matrículas, juntamente com os ônus que sobre eles existirem, sempre que ocorrer a transferência de 1 (uma) ou mais unidades, procedendo-se, em seguida, ao que estipula o inciso II do art. 233. [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010, com redação dada pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)](#)

§ 2º A hipótese de que trata o inciso III somente poderá ser utilizada nos casos de imóveis inseridos em área urbana ou de expansão urbana e com a finalidade de implementar programas habitacionais ou de regularização fundiária, o que deverá ser informado no requerimento de unificação. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010, convertida na Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)](#)

§ 3º Na hipótese de que trata o inciso III, a unificação das matrículas poderá abranger um ou mais imóveis de domínio público que sejam contíguos à área objeto da imissão provisória na posse. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010, convertida na Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)*](#)

Art. 235-A. Fica instituído o Código Nacional de Matrícula (CNM) que corresponde à numeração única de matrículas imobiliárias em âmbito nacional.

§ 1º O CNM referente a matrícula encerrada ou cancelada não poderá ser reutilizado.

§ 2º Ato da Corregedoria Nacional de Justiça do Conselho Nacional de Justiça regulamentará as características e a forma de implementação do CNM. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.465, de 11/7/2017\)*](#)

CAPÍTULO VII DO REGISTRO

Art. 236. Nenhum registro poderá ser feito sem que o imóvel a que se referir esteja matriculado.

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

[*\(Vide Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)*](#)

(Vide Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021)

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, diques, irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)*](#)

VI - estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas;

VII - os serviços postais. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)*](#)

§ 1º [*\(Revogado pela Lei nº 11.668, de 2/5/2008\)*](#)

§ 2º O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003\)*](#)

§ 3º Ao término do prazo, as atuais concessões e permissões, mencionadas no § 2º, incluídas as anteriores à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão prorrogadas pelo prazo previsto no § 2º. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003\)*](#)

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento

básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

§ 1º A contratação dos serviços e obras públicas resultantes dos processos iniciados com base na Lei nº 8.987, de 1995, entre a data de sua publicação e a da presente Lei, fica dispensada de lei autorizativa.

§ 2º Indepe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.432, de 8/1/1997\)](#)

§ 3º Indepe de concessão ou permissão o transporte:

I - aquaviário, de passageiros, que não seja realizado entre portos organizados;

II - rodoviário e aquaviário de pessoas, realizado por operadoras de turismo no exercício dessa atividade;

III - de pessoas, em caráter privativo de organizações públicas ou privadas, ainda que em forma regular.

Art. 3º Na aplicação dos arts. 42, 43 e 44 da Lei nº 8.987, de 1995, serão observadas pelo poder concedente as seguintes determinações:

I - garantia da continuidade na prestação dos serviços públicos;

II - prioridade para conclusão de obras paralisadas ou em atraso;

III - aumento da eficiência das empresas concessionárias, visando à elevação da competitividade global da economia nacional;

IV - atendimento abrangente ao mercado, sem exclusão das populações de baixa renda e das áreas de baixa densidade populacional inclusive as rurais;

V - uso racional dos bens coletivos, inclusive os recursos naturais.

LEI Nº 9.636, DE 15 DE MAIO DE 1998
(*Ver Medida Provisória nº 1.065 de 30 de agosto de 2021*)

Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nºs 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987, regulamenta o § 2º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DA REGULARIZAÇÃO E UTILIZAÇÃO ORDENADA

Seção VI
Da Cessão

Art. 18. A critério do Poder Executivo poderão ser cedidos, gratuitamente ou em condições especiais, sob qualquer dos regimes previstos no Decreto-Lei nº 9.760, de 1946, imóveis da União a:

I - Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades sem fins lucrativos das áreas de educação, cultura, assistência social ou saúde; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.481, de 31/5/2007\)](#)

II - pessoas físicas ou jurídicas, em se tratando de interesse público ou social ou de aproveitamento econômico de interesse nacional. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.481, de 31/5/2007\)](#)

§ 1º A cessão de que trata este artigo poderá ser realizada, ainda, sob o regime de concessão de direito real de uso resolúvel, previsto no art. 7º do Decreto-Lei nº 271, de 28 de

fevereiro de 1967, aplicando-se, inclusive, em terrenos de marinha e acrescidos, dispensando-se o procedimento licitatório para associações e cooperativas que se enquadrem no inciso II do *caput* deste artigo. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.481, de 31/5/2007\)](#)

§ 2º O espaço aéreo sobre bens públicos, o espaço físico em águas públicas, as áreas de álveo de lagos, rios e quaisquer correntes d'água, de vazantes, da plataforma continental e de outros bens de domínio da União, insusceptíveis de transferência de direitos reais a terceiros, poderão ser objeto de cessão de uso, nos termos deste artigo, observadas as prescrições legais vigentes.

§ 3º A cessão será autorizada em ato do Presidente da República e se formalizará mediante termo ou contrato, do qual constarão expressamente as condições estabelecidas, entre as quais a finalidade da sua realização e o prazo para seu cumprimento, e tornar-se-á nula, independentemente de ato especial, se ao imóvel, no todo ou em parte, vier a ser dada aplicação diversa da prevista no ato autorizativo e conseqüente termo ou contrato.

§ 4º A competência para autorizar a cessão de que trata este artigo poderá ser delegada ao Ministro de Estado da Fazenda, permitida a subdelegação.

§ 5º Na hipótese de destinação à execução de empreendimento de fim lucrativo, a cessão será onerosa e, sempre que houver condições de competitividade, serão observados os procedimentos licitatórios previstos em lei e o disposto no art. 18-B desta Lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida na Lei nº 13.813, de 9/4/2019\)](#)

§ 6º Fica dispensada de licitação a cessão prevista no *caput* deste artigo relativa a: [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.481, de 31/5/2007\)](#)

I - bens imóveis residenciais construídos, destinados ou efetivamente utilizados no âmbito de programas de provisão habitacional ou de regularização fundiária de interesse social desenvolvidos por órgãos ou entidades da administração pública; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.481, de 31/5/2007\)](#)

II - bens imóveis de uso comercial de âmbito local com área de até 250 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados), inseridos no âmbito de programas de regularização fundiária de interesse social desenvolvidos por órgãos ou entidades da administração pública e cuja ocupação se tenha consolidado até 27 de abril de 2006; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.481, de 31/5/2007\)](#)

III - espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para fins de aquicultura, no âmbito da regularização aquícola desenvolvida por órgãos ou entidades da administração pública. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.011, de 10/6/2020\)](#)

§ 6º-A. Os espaços físicos a que refere o inciso III do § 6º deste artigo serão cedidos ao requerente que tiver projeto aprovado perante a Secretaria de Aquicultura e Pesca do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e demais órgãos da administração pública. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.011, de 10/6/2020\)](#)

§ 7º Além das hipóteses previstas nos incisos I e II do *caput* e no § 2º deste artigo, o espaço aéreo sobre bens públicos, o espaço físico em águas públicas, as áreas de álveo de lagos, rios e quaisquer correntes d'água, de vazantes e de outros bens do domínio da União, contíguos a imóveis da União afetados ao regime de aforamento ou ocupação, poderão ser objeto de cessão de uso. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009\)](#)

§ 8º A destinação que tenha como beneficiários entes públicos ou privados concessionários ou delegatários da prestação de serviços de coleta, tratamento e distribuição de água potável, esgoto sanitário e destinação final de resíduos sólidos poderá ser realizada com dispensa de licitação e sob regime gratuito. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 759, de 22/12/2016, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.465, de 11/7/2017\)](#)

§ 9º Na hipótese prevista no § 8º deste artigo, caso haja a instalação de tubulação subterrânea e subaquática que permita outro uso concomitante, a destinação dar-se-á por meio de autorização de passagem, nos termos de ato da Secretaria do Patrimônio da União (SPU). [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 759, de 22/12/2016, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.465, de 11/7/2017\)](#)

§ 10. A cessão de que trata este artigo poderá estabelecer como contrapartida a obrigação de construir, reformar ou prestar serviços de engenharia em imóveis da União ou em bens móveis de interesse da União, admitida a contrapartida em imóveis da União que não sejam objeto da cessão. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 915, de 27/12/2019, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.011, de 10/6/2020\)](#)

§ 11. A cessão com contrapartida será celebrada sob condição resolutiva até que a obrigação seja integralmente cumprida pelo cessionário. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 915, de 27/12/2019, convertida na Lei nº 14.011, de 10/6/2020)*

§ 12. Na hipótese de descumprimento pelo cessionário da contrapartida, nas condições e nos prazos estabelecidos, o instrumento jurídico da cessão resolver-se-á sem direito à indenização pelas acessões e benfeitorias nem a qualquer outra indenização ao cessionário, e a posse do imóvel será imediatamente revertida para a União. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 915, de 27/12/2019, convertida na Lei nº 14.011, de 10/6/2020)*

Art. 18-A. Os responsáveis pelas estruturas náuticas instaladas ou em instalação no mar territorial, nos rios e nos lagos de domínio da União que requererem a sua regularização até 31 de dezembro de 2018 perceberão desconto de 50% (cinquenta por cento) no valor do recolhimento do preço público pelo uso privativo de área da União quanto ao período que antecedeu a data de publicação da Medida Provisória nº 759, de 22 de dezembro de 2016.

§ 1º O desconto de que trata o *caput* deste artigo fica condicionado ao deferimento do pedido de regularização pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

§ 2º O disposto no *caput* deste artigo não se aplica aos créditos inscritos em dívida ativa da União. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 759, de 22/12/2016, convertida na Lei nº 13.465, de 11/7/2017)*

Art. 18-B. Os imóveis da União que estiverem ocupados por entidades desportivas de quaisquer modalidades poderão ser objeto de cessão em condições especiais, dispensado o procedimento licitatório e observadas as seguintes condições: *(“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida na Lei nº 13.813, de 9/4/2019)*

I - que as ocupações sejam anteriores a 5 de outubro de 1988, exclusivamente; e *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.813, de 9/4/2019)*

II - que a cessão seja pelo prazo máximo de 30 (trinta) anos, admitidas prorrogações por iguais períodos. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.813, de 9/4/2019)*

§ 1º A cessão será formalizada por meio de termo ou de contrato, do qual constarão expressamente as condições estabelecidas. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida na Lei nº 13.813, de 9/4/2019)*

§ 2º A cessão será tornada nula, independentemente de ato especial, se ao imóvel vier a ser dada aplicação diversa da prevista no termo ou no contrato, no todo ou em parte, observado o disposto no § 5º do art. 18 desta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida na Lei nº 13.813, de 9/4/2019)*

§ 3º As entidades desportivas de que trata este artigo receberão desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre os débitos inadimplidos relativos a preços públicos pelo uso privativo de área da União quanto ao período anterior à data de formalização do termo ou do contrato. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.813, de 9/4/2019)*

§ 4º O desconto de que trata o § 3º deste artigo somente será concedido aos interessados que requererem a regularização até 31 de dezembro de 2019 e ficará condicionado ao deferimento do pedido pela Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 852, de 21/9/2018, convertida na Lei nº 13.813, de 9/4/2019)*

Art. 19. O ato autorizativo da cessão de que trata o artigo anterior poderá:

I - permitir a alienação do domínio útil ou de direitos reais de uso de frações do terreno cedido mediante regime competente, com a finalidade de obter recursos para execução dos objetivos da cessão, inclusive para construção de edificações que pertencerão, no todo ou em parte, ao cessionário;

II - permitir a hipoteca do domínio útil ou de direitos reais de uso de frações do terreno cedido, mediante regime competente, e de benfeitorias eventualmente aderidas, com as finalidades referidas no inciso anterior;

III - permitir a locação ou o arrendamento de partes do imóvel cedido e benfeitorias eventualmente aderidas, desnecessárias ao uso imediato do cessionário;

IV - isentar o cessionário do pagamento de foro, enquanto o domínio útil do terreno fizer parte do seu patrimônio, e de laudêmios, nas transferências de domínio útil de que trata este artigo;

V - conceder prazo de carência para início de pagamento das retribuições devidas, quando:

- a) for necessária a viabilização econômico-financeira do empreendimento;
- b) houver interesse em incentivar atividade pouco ou ainda não desenvolvida no País ou em alguma de suas regiões; ou
- c) for necessário ao desenvolvimento de microempresas, cooperativas e associações de pequenos produtores e de outros segmentos da economia brasileira que precisem ser incrementados.

VI - permitir a cessão gratuita de direitos enfiteuticos relativos a frações de terrenos cedidos quando se tratar de regularização fundiária ou provisão habitacional para famílias carentes ou de baixa renda. (Inciso acrescido pela Lei nº 11.481, de 31/5/2007)

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001
(Ver Medida Provisória nº 1.069, de 30 de agosto de 2021)

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 57. O art. 167, inciso II, da Lei nº 6.015, de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes itens 18, 19 e 20:

- "Art.167.....
II-.....
18) da notificação para parcelamento, edificação ou utilização compulsórios de imóvel urbano;
19) da extinção da concessão de uso especial para fins de moradia;
20) da extinção do direito de superfície do imóvel urbano." (NR)

Art. 58. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação.

Brasília, 10 de julho de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Paulo de Tarso Ramos Ribeiro
Geraldo Magela da Cruz Quintão
Pedro Malan
Benjamin Benzaquen Sicsú
Martus Tavares
José Sarney Filho
Alberto Mendes Cardoso

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

PARTE GERAL**LIVRO I
DAS PESSOAS****TÍTULO I
DAS PESSOAS NATURAIS****CAPÍTULO I
DA PERSONALIDADE E DA CAPACIDADE**

Art. 1º Toda pessoa é capaz de direitos e deveres na ordem civil.

Art. 2º A personalidade civil da pessoa começa do nascimento com vida; mas a lei põe a salvo, desde a concepção, os direitos do nascituro.

LEI Nº 10.636, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002

Dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Cide incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, atendendo o disposto no § 2º do art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - FNIT e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 11. Constituem recursos do FNIT:

I - (VETADO)

II - contribuições e doações originárias de instituições nacionais, estrangeiras ou internacionais;

III - financiamentos de instituições nacionais, estrangeiras e internacionais de crédito;

IV - os saldos de exercícios anteriores;

V - outros recursos destinados ao financiamento de investimentos no âmbito da sua programação, nas leis orçamentárias anuais.

§ 1º Os recursos do FNIT terão aplicação multimodal, na forma da Lei Orçamentária Anual, atendendo aos objetivos estabelecidos no art. 6º.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Os recursos dos financiamentos referidos no inciso III deste artigo serão aplicados exclusivamente nos programas ou projetos a que forem destinados, nos termos dos respectivos contratos.

Art. 12. A administração da infra-estrutura viária federal e a operação dos transportes sob controle da União serão exercidas preferencialmente de forma descentralizada, promovendo-se sua transferência, sempre que possível, a entidades públicas e de outros entes

da federação, mediante delegação, ou à iniciativa privada, mediante regime de concessão, permissão ou autorização, respeitada a legislação pertinente.

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o *caput* dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o *caput* não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de

autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.
2. Sistema Rodoviário Nacional:
 - 2.1. conceituação;
 - 2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.
3. Sistema Ferroviário Nacional:
 - 3.1 conceituação;
 - 3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.
4. Sistema Portuário Nacional:
 - 4.1 conceituação;
 - 4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.
5. Sistema Hidroviário Nacional:
 - 5.1 conceituação;
 - 5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.
6. Sistema Aeroviário Nacional:
 - 6.1 conceituação;
 - 6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.
- 7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos:
 - 7.1 - conceituação. *(Seção acrescida pela Lei nº 6.261, de 14/11/1975)*

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER DE PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 3754, DE 2021

PROJETO DE LEI Nº 3.754, DE 2021

Estabelece a Lei das Ferrovias.

Autor: SENADO FEDERAL - JOSÉ SERRA

Relator: Deputado ZÉ VITOR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 3.754, de 2021, de autoria do ilustre Senador José Serra (originalmente, Projeto de Lei do Senado nº 261/2018), foi aprovado pelo Senado Federal em 5/10/2021 e submetido à revisão da Câmara dos Deputados em 26/10/2021, tratando do novo marco legal para a exploração do transporte e infraestrutura ferroviária no País.

No geral, o PL nº 3.754/2021 procura aumentar a oferta de malhas e eixos estruturantes de transportes, com vistas a diminuir os custos logísticos suportados pelos setores produtivos do País. E, para tanto, o PL procura estimular a ampliação do mercado ferroviário na matriz de transportes do País, admitindo, ao disciplinar a exploração indireta de ferrovias, além do regime de Direito Público mediante outorga de concessão, também o regime privado mediante outorga de autorização, com o objetivo de novos investimentos em ferrovias por todo o território nacional.

A Mesa Diretora determinou a apreciação do PL nº 3.754/2021 pelas Comissões: (i) de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (mérito); (ii) de Trabalho, de Administração e Serviço Público (mérito); (iii) de Desenvolvimento Urbano (mérito); (iv) de Viação e Transportes (mérito); (v) de Finanças e Tributação (mérito e adequação financeira e orçamentária); e (vi) de Constituição e Justiça e de Cidadania (mérito e constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa).



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213898876500>



Houve, à luz do art. 34, inciso II, do Regimento Interno, em razão da distribuição do PL nº 3.754/2021 a mais de três Comissões para análise de mérito, a determinação para constituição de Comissão Especial para analisar a matéria. Porém, nos termos do art. 155 do Regimento Interno, houve apresentação e aprovação do Requerimento de Urgência nº 2.437/2021, o que dispensou a instalação da Comissão Especial e, devido à relevância da matéria e o inadiável interesse nacional em sua deliberação, possibilitou a apreciação do PL nº 3.754/2021 diretamente pelo Plenário desta Casa Legislativa.

O meu parecer, na condição de relator do PL nº 3.754/2021, é, portanto, apresentado diretamente em Plenário, enfrentando, no voto que submeto ao debate dos demais Parlamentares, tanto o mérito do novo marco legal do setor ferroviário quanto sua adequação financeira e orçamentária e sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Embora o Brasil ainda enfrente hercúleos desafios logísticos, a discussão acerca da matriz de transportes nacional e seu desequilíbrio em favor do modo rodoviário é tão antiga quanto a própria origem do problema. As externalidades negativas que experimentamos por utilizarmos caminhões em situações nas quais vagões seriam mais eficientes são conhecidas e a necessidade de se aumentar a participação das ferrovias no transporte de cargas do País é evidente. A observação da experiência internacional, especialmente em países de dimensões continentais como a nossa, corrobora essa percepção.

Contudo, a discussão que merece maior aprofundamento não trata da importância das ferrovias, mas sim da maneira como poderíamos estruturar essa empreitada de modo a torná-la realidade. Se, como diretriz nacional, “investir em ferrovias” parece simples, na prática há um sem-número de desafios que há décadas nos afastam desse objetivo.

Nesse sentido, é papel do Parlamento desatar os nós na esfera legislativa e aperfeiçoar o arcabouço normativo para destravar os investimentos



e materializar a malha ferroviária que, sabemos, nossa capacidade produtiva demanda.

Tentativas têm sido feitas ao longo da história. À medida que o modal rodoviário avançou e a rentabilidade das ferrovias retraiu, o Estado interveio nestas, assumindo sua gestão e sua expansão. Entretanto, por se tratar de atividade complexa e intensiva em capital, a exploração de ferrovias pela Administração Pública se mostrou inadequada e os sucessivos resultados negativos motivaram a adoção do modelo de concessões, em regime de Direito Público. Nesse cenário, com o qual ainda convivemos, o Estado realiza uma licitação para concessão da prestação do serviço pelo particular em regime de Direito Público, o que, embora aumente a participação do capital privado e alivie as responsabilidades estatais, ainda não apresenta os resultados correspondentes ao potencial que o setor ferroviário possui.

Contudo, se observarmos o período histórico no qual nossa malha ferroviária se desenvolveu com maior vigor, perceberemos que foi quando o particular teve maior liberdade para atuar. No século XIX, as primeiras ferrovias foram construídas sob um regime semelhante ao de autorizações e vários trechos importantes foram colocados em operação.

Assim, após de 3 (três) anos de audiências públicas e discussões com o setor ferroviário realizadas no Senado Federal, o PL nº 3.754/2021 resgata a experiência positiva de séculos passados, ao mesmo tempo que representa importante ruptura com o modelo atual, consubstanciando um modelo adequado para reduzir barreiras de entrada no setor ferroviário e, assim, recepcionar as iniciativas de empreendedores que, hoje, hesitam diante da burocracia vigente. A Proposição, de autoria do Senador José Serra e relatoria do Senador Jean Paul Prates, introduz a modalidade de autorização como alternativa para a exploração de ferrovias, o que, à luz da alínea “d” do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, é plenamente compatível com o texto constitucional vigente, que admite a exploração direta dos serviços de transporte ferroviário ou “mediante autorização, concessão ou permissão”.



Nesse contexto, além da possibilidade de exploração de ferrovias em regime público mediante concessão precedida de licitação, o PL nº 3.754/2021 prevê a possibilidade de outorga de autorização a operadores ferroviários para exploração de ferrovias em regime privado, exigindo, para tanto, simples requerimento do particular ou mediante prévio chamamento público (arts. 19, 25 a 27). Há, com efeito, a necessidade de destacar o disposto no § 4º do art. 8º do PL, que estabelece, para casos de concessão e autorização, que 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”.

A exemplo de experiências bem-sucedidas de outros setores de infraestrutura, esperamos, ao estimular a competição e possibilitar a exploração de ferrovias por meio de autorização, atrair vultosos investimentos privados para impulsionar nossa logística sobre trilhos, especialmente se consideramos que a autorizatória será “responsável pelos investimentos necessários para criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias, por sua conta e risco, nos termos do contrato” (§ 1º do art. 29 do PL). A desburocratização, a abertura à competitividade e a aderência às regras de mercado, características da autorização, são elementos que possivelmente contribuirão para que o transporte ferroviário venha a ser uma alternativa interessante para os investidores de longo prazo.

Estima-se que a iniciativa privada estaria disposta a investir, inicialmente, cerca de 100 bilhões de reais em ferrovias sob regime de direito privado, cifra que dificilmente o orçamento público comportaria. As oportunidades englobam não somente a construção e exploração de infraestrutura por operadores ferroviários em regime privado, mas também abrem portas para a atuação de usuários investidores e investidores associados nas ferrovias exploradas em regime público (arts. 16 e 17).

O PL nº 3.754/2021 não deixa de se preocupar com eventuais práticas contrárias ao bom funcionamento do setor ferroviário. Por isso, além de delimitar regras claras sobre a exploração das ferrovias, inclusive quanto ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária (arts. 37 a 42 e outros), a Proposição incentiva a autorregulação pelos próprios agentes econômicos

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213898876500>



(inciso II do art. 3º, inciso IX do art. 5º, arts. 43 a 47) e, em acréscimo, delimita a competência do Poder Público, por meio do órgão regulador (no âmbito federal, observadas as modificações realizadas pelo art. 72 do PL na Lei nº 10.233, de 2021, é a Agência Nacional de Transportes Terrestres), para regular, controlar, fiscalizar e aplicar sanções às operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas, concorrenciais e de segurança (inciso II do art. 2º e outros), sem prejuízo da atuação complementar do órgão responsável pela defesa da concorrência (§ 3º do art. 8º e art. 47).

Em relação à autorregulação, o PL nº 3.754/2021 prevê sua realização por entidade associativa, sem finalidade lucrativa, constituída pelos próprios operadores ferroviários, com a finalidade de mitigar riscos de abusos e distorções, devendo, para tanto, gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional, sempre com a fiscalização e supervisão do Poder Público, que terá competência para conciliar, dirimir e decidir os conflitos não resolvidos pelos próprios agentes econômicos.

Outro destaque positivo da Proposição é a possibilidade de concessionários requererem ao regulador ferroviário a desativação ou a devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da Lei nº 13.448, de 2017, quando não apresentarem tráfego comercial satisfatório ou quando comprovarem que a operação se mostra antieconômica no âmbito respectivo contrato de concessão. Há, na atualidade, trechos ferroviários explorados em regime público que não cumprem sua função econômica e social e, mesmo assim, por questões legais e/ou contratuais, não podem ser administrados pelo Estado ou outorgados a outro particular para exploração. O texto admite, para resolução do problema, conforme estudo técnico a ser custeado pela concessionária e depois de definido o valor da indenização a ser paga pela concessionária, sua cisão e consequente destinação de forma que garanta a maior eficiência possível em sua utilização (art. 15, caput e § 1º a § 4º). Prevê, inclusive, se for o caso, a realização de chamamento público para identificação de novo interessado na obtenção de autorização para a exploração do trecho ferroviário específico, com a possibilidade de obtenção de receitas provenientes do pagamento de outorga pelo particular (arts. 26 a 28).



Por fim, há que se destacar as alterações promovidas pelo art. 68 do PL nº 3.754/2021 no Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, especificamente para possibilitar que as autorizatárias também possam promover as desapropriações necessárias para implantação de novos projetos de infraestrutura ferroviária.

Relativamente à compatibilidade e **adequação financeira** e orçamentária do projeto, não há impacto negativo da Proposição na execução do orçamento público.

A **constitucionalidade** do projeto se sustenta no art. 21, inciso XII, alínea 'd', da Constituição Federal, que, como destacado previamente, atribui à União competência para explorar, diretamente ou mediante **autorização**, concessão ou permissão os serviços de transporte **ferroviário** e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território. Adicionalmente, o art. 22 atribui à União competência legislativa sobre trânsito e transporte.

Em relação à **juridicidade** da matéria, informamos que a Proposição está de acordo com os princípios do direito e obedece à boa **técnica legislativa**.

Isso posto, acredito sinceramente que o Brasil dá um passo importante rumo ao desenvolvimento de sua malha ferroviária, ao aumento da eficiência de sua logística e à melhoria da competitividade do setor produtivo. Esse marco legal representa um trampolim capaz de impulsionar nosso País a um novo patamar de geração de riquezas. Com muito orgulho, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.754, de 2021, que será lembrado como o renascimento da era ferroviária no Brasil, marco de avanços consideráveis para a logística do País e para nossas respectivas cadeias produtivas.

II.1 - Conclusão do voto

Ante o exposto, no âmbito da Comissão Especial, somos pela **adequação** financeira e orçamentária, **constitucionalidade**, juridicidade e boa



técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.754, de 2021, e, no mérito, por sua **aprovação**.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado **ZÉ VITOR**
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213898876500>



PROJETO DE LEI 3.754/2021

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se nova redação ao art. 25 do Projeto de Lei nº 3.754, de 2021, em seu § 3º, inciso I, na forma especificada abaixo:

Art. 25.....

§ 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 e dos demais modais que possam ser afetados pela autorização ferroviária requerida; (NR).

JUSTIFICATIVA

O artigo 25 do PL 3.754 dispõe sobre a possibilidade de requerimento da autorização diretamente ao regulador ferroviário, sendo previsto, em seus parágrafos, as condições para a realização do pedido e motivos para sua eventual negativa.

Em seu parágrafo 3º, inciso I, identifica-se a necessidade de adequação do projeto e a análise do impacto da autorização ferroviária somente em relação à política do setor ferroviário. Contudo, deixou-se de considerar que novas infraestruturas ferroviárias poderão ser implementadas em quaisquer áreas geograficamente viáveis, isto é, inclusive naquelas próximas aos demais concessões rodoviárias ou, ainda, hidrovias, razão pela qual torna-se fundamental a verificação das políticas dos modais a serem impactadas de forma holística.

Evita-se, dessa forma, litígios ou, até mesmo, posterior inviabilidade de outros modais, de forma a se privilegiar o modal ferroviário em desfavor de outros igualmente relevantes. Além do mais, uma das preocupações demonstradas pelo Marco Legal das Ferrovias é, justamente, a interação intermodal.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212496614400>



A multimodalidade no setor de transportes é ponto fulcral para a redução dos custos e racionalização da logística brasileira, de acordo com dados do Tribunal de Contas da União - TCU, a eficiência do modal rodoviário ocorre em distâncias de até 400km, enquanto o ferroviário alcança de 400km a 1.500km e o hidroviário entre 1.500km até 3.000km, contudo, o Brasil ainda possui grande concentração sobre o modal rodoviário.

Pelo exposto, é evidente a necessidade de adequação do texto do §3º para que sejam abrangidos os demais modais impactados pelas novas autorizações e, assim, possam operar em harmonia.

Sala das Sessões, em de novembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
MDB/SC



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212496614400>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Carlos Chiodini)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

Assinaram eletronicamente o documento CD212496614400, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Chiodini (MDB/SC)
- 2 Dep. Hugo Motta (REPUBLIC/PB) - LÍDER do REPUBLIC *(P_5027)
- 3 Dep. Cacá Leão (PP/BA) - LÍDER do PP *(p_7731)
- 4 Dep. Isnaldo Bulhões Jr. (MDB/AL) - LÍDER do MDB *(P_4835)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



PROJETO DE LEI 3.754/2021

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Acresça-se o inciso XXV ao artigo 3º e dê-se nova redação ao artigo 53 do Projeto de Lei nº 3.754, de 2021, inclusive em seu § 2º, que passa a possuir a seguinte redação:

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

.....
XXV – operador de infraestrutura terrestre: operadores de infraestruturas setoriais de transporte terrestre, como ferrovias e rodovias.”

“Art. 53 Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou de pagamento pelo uso da faixa de domínio e ao reequilíbrio econômico-financeiro de contratos submetidos ao regime público de exploração, a operadora de infraestrutura terrestre não poderá impedir a travessia de suas áreas por tubulações e redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações de ferrovias e rodovias.

.....
§ 2º As operadoras de infraestrutura terrestre podem cobrar das concessionárias, autorizadas ou autarquias de serviço público pelo uso da faixa de domínio, exceto quando houver isenção prevista em legislação específica.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213971347700>



JUSTIFICAÇÃO

Além da tarifa cobrada pelos operadores de transportes, outros meios de obtenção de recursos podem e devem ser disponibilizados para que os investimentos em transporte se tornem mais atrativos. Nesse sentido, o uso de faixa de domínio de infraestruturas terrestre como fonte de receita e diversificação da infraestrutura das vias de transporte é um dos meios que permite, de maneira economicamente viável para usuário, concessionária e empreendimentos instalados em faixas de domínios, prestar serviços e satisfazer o interesse público.

Muito embora a atenção à infraestrutura ferroviária suscitada pelo Marco Regulatório de Ferrovias seja acentuada no presente Projeto, como se depreende do próprio Plano Nacional de Logística – PNL 2035, a construção de políticas públicas e regulatórias para o transporte terrestre deve manter a consonância, inclusive permitindo a coexistência de modais, de modo a maximizar sua utilidade.

Há, no mesmo PNL, referências à importância de elaborar planejamento das matrizes de transportes nacionais de forma integrada (através do Planejamento Integrado de Transportes). Não por outro motivo, ferrovias e rodovias foram agregados sob o Plano Setorial Terrestre, no sentido de não permitir o descolamento do desenvolvimento coordenado dessas matrizes.

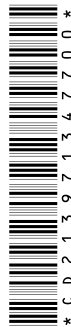
Tratar conjuntamente de temas pertinentes e que compartilham, naturalmente, dos mesmos aspectos jurídicos, garante segurança jurídica a concessionárias, autorizatárias e usuários, que saberão quais e quanto se pagará pelo uso de cada infraestrutura disponível, sem que haja o custeio cruzado, prejudicando um operador em desfavor do explorador de outro serviço de titularidade pública.

Sala das Sessões, em de novembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
MDB/SC



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213971347700>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Carlos Chiodini)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

Assinaram eletronicamente o documento CD213971347700, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Chiodini (MDB/SC)
- 2 Dep. Hugo Motta (REPUBLIC/PB) - LÍDER do REPUBLIC *(P_5027)
- 3 Dep. Cacá Leão (PP/BA) - LÍDER do PP *(p_7731)
- 4 Dep. Isnaldo Bulhões Jr. (MDB/AL) - LÍDER do MDB *(P_4835)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Inclua-se o seguinte § 5º no art.8º do Projeto de Lei nº 3.754/2021:

“**Art.8º.**

.....
§ 5º As ferrovias constantes do Anexo I da lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, serão exploradas de forma direta ou, se indireta, obrigatoriamente em regime público.”

Justificação

A autorização cria um vínculo fraco entre o operador privado e o governo. Essa relação é justificável quando o resultado da operação ferroviária basicamente não impacta terceiros, mas apenas o operador. Isso pode de fato ocorrer com ramais curtos, que fazem a ligação entre um local em que é realizada determinada atividade econômica, e uma ferrovia estruturante ou um terminal portuário privado. Como nesses casos a operação da ferrovia afeta apenas seu operador, a autorização para quem desejar explorá-la pode ser a melhor solução. Todavia, isso não ocorre com as ferrovias estruturantes, que percorrem grandes distâncias e acessam lugares que muitos donos de cargas gostariam de acessar, como são as grandes cidades e os portos públicos. Em razão principalmente das vantagens de custo, mas também ambientais, é do interesse da sociedade que essas ferrovias sejam usadas o mais amplamente possível, por uma grande variedade de operadores, e não apenas por seus controladores. Para isso, é preciso que estes estejam obrigados a disponibilizar um volume mínimo de capacidade a terceiros, e que tenham os preços cobrados pelo uso dos serviços ferroviários regulados, sujeitos a valores máximos. Sem essa obrigação, os operadores controladores da ferrovia podem restringir o uso para afastar potenciais concorrentes dos mercados em que também atuam, e podem cobrar preços muito elevados sobre o transporte de cargas em mercados em que não atuam, obtendo com isso lucros excepcionais. Além disso, sem obrigação contratual, eles podem preferir não investir para aumentar a capacidade da ferrovia, já que isso beneficiaria principalmente terceiros que sem essa expansão seriam dela excluídos. Por essa razão, para ferrovias estruturantes, o regime de autorização não é adequado, sendo preferível do ponto de vista do interesse público a operação direta ou, se indireta, no regime de concessão, preferência que esta emenda busca fixar na lei. Por ter convicção da importância dessa alteração, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass – PT/RS

Deputado Carlos Zaratinni – PT/SP



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210178654600>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD210178654600, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Paulo Pimenta (PT/RS)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA Nº

Acrescente-se, onde couber, no PL 3754/2021, artigo com a seguinte redação:

“**Art.** Ficam excluídas do Programa Nacional de Desestatização – PND, de que trata a Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre - Trensurb.”

JUSTIFICATIVA

Esta emenda propõe excluir a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb), ambas prestadoras do serviço essencial de transporte de passageiros sobre trilhos, do PND. O modal metroferroviário é de vital importância para o deslocamento de pessoas nos seis estados onde essas empresas operam.

A mobilidade urbana não se trata de mero serviço público que pode ser explorado mediante concessão ou autorização, mas de uma política pública que promove a igualdade de oportunidades e combate a segregação espacial. Os impactos de uma política ineficiente de mobilidade urbana se abatem sobre toda a sociedade, diminuindo a capacidade laboral e educacional da população. Assim, por exemplo, pesquisas mostram que mais da metade da população enfrenta dificuldades para procurar emprego em razão das tarifas dos serviços ("é caro procurar trabalho"), o que contribui para o desemprego por desalento (ITRANS, 2004¹).

Nesse sentido, a modificação em tela pretende permitir a promoção da valorização do planejamento e gestão do espaço metropolitano, a adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário, bem como a garantia da qualidade dos serviços e da efetividade dos direitos dos usuários.

O Sistema de Transporte Ferroviário consiste em um serviço público de grande importância na integração do território urbano, sobretudo nas Capitais e nos municípios próximos. Além disso, seu impacto ultrapassa os limites do transporte público, dado que

1 INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE (ITRANS). Mobilidade e Pobreza: relatório final. Brasília: Itrans, 2004.



a presença de estações de trem ou metrô gera impacto comercial local em razão do aumento significativo de transeuntes.

O transporte sobre trilhos possui elevada produtividade, conforto, tranquilidade, segurança, viabilidade ambiental indiscutível e capacidade da redução de acidentes de trânsito, dos tempos de viagem, do consumo de combustíveis, de congestionamentos, da poluição, dos custos das vias urbanas e operacionais dos veículos utilizados.

Em contraposição ao desafio de solucionar o grave problema da mobilidade urbana no Brasil, abrindo um debate amplo na sociedade e com seus representantes no Congresso Nacional para reflexão e construção de iniciativas sustentáveis, é de amplo, público e notório conhecimento a intenção do atual governo, em agenda liberal e privatista do Ministro da Economia, Sr. Paulo Roberto Nunes Guedes, de forma açodada e sem fundamento sustentado na lógica do interesse público, de colocar à venda as empresas estatais prestadoras do serviço de Transporte Público sobre trilhos.

Para evitar que isso ocorra, contamos com o apoio de nossos pares a fim de aprovar a presente emenda, justa e necessária.

Sala das Sessões, de de 2021

Deputado Bohn Gass – PT/RS

Deputado Carlos Zaratinni – PT/SP





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD213191728400, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Paulo Pimenta (PT/RS)
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Suprimam-se o inciso **III do § 2º** e o **§ 4º do art.15** do Projeto de Lei nº 3.754/2021.

Justificação

Buscamos com esta emenda suprimir dispositivo que permite que o valor devido pelo concessionário em razão da desativação ou da devolução dos trechos seja pago apenas ao final do contrato de concessão. O benefício obtido é imediato; logo, o pagamento a ele relacionado também deveria ser, e situações específicas excepcionais devem ser tratadas pelo ente regulador, que já dispõe de autonomia para isso. A emenda também propõe a supressão de outro dispositivo que obriga que a destinação final dos bens relacionados ao trecho desativado ou devolvido seja determinada pelo regulador com base no estudo apresentado pela concessionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido. Tal estudo certamente pode ser um dos insumos a informar a decisão, mas não faz nenhum sentido que seja o elemento chave quando não o único, caso em que a concessionária que se desfaz do trecho condicionaria seu uso futuro. Por ter convicção da importância das supressões propostas, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass – PT/RS

Deputado Carlos Zaratinni – PT/SP



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214884890600>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD214884890600, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Paulo Pimenta (PT/RS)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Suprimam-se os artigos **43 a 47** do Projeto de Lei nº 3.754/2021.

Justificação

Buscamos com esta emenda suprimir do projeto seu capítulo que trata da autorregulação ferroviária. A referência legal explícita à associação das operadoras e o desenho de várias de suas características centrais facilita, quando não promove, a criação e difusão de interpretações que conferem a essa associação, bem como a suas decisões, um caráter quase-público, quando, na realidade, se tratam de organização e decisões estritamente privadas, e assim devem ser legalmente analisadas e questionadas. Os dispositivos podem gerar essas interpretações equivocadas e, com isso, confusão e questionamentos sobre o alcance do poder regulatório do Estado, mas são inócuos para atingir o fim ao qual se propõem, o de autorizar a associação das operadoras com o objetivo de autorregular sua atuação. Com efeito, não existem hoje vedações a tal associação, não sendo, portanto, necessária a criação de instrumento legal que a autorize. Por ter convicção da importância das supressões propostas, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass – PT/RS

Deputado Carlos Zaratinni – PT/SP



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213806662100>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD213806662100, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Paulo Pimenta (PT/RS)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art.25 do Projeto de Lei nº 3.754/2021 a seguinte redação:

“**Art.25.**

§ 3º

I – analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário, **inclusive com as concessões e renovações de contratos realizados pelo regulador ferroviário, dimensionando especialmente os impactos das autorizações sobre esses empreendimentos do ponto de vista técnico e econômico-financeiro.**

III – analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização, **bem como sobre a mensuração dos impactos sobre empreendimentos públicos vigentes e a análise de custo-benefício da autorização frente às necessidades de reequilíbrio.**

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

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

§ 6º Cumpridas as exigências legais e **concluído o chamamento público**, nenhuma autorização deve ser negada **ao vencedor do certame**, exceto por incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado, **bem como no caso dos impactos da autorização sobre empreendimentos públicos serem superiores aos benefícios da autorização.**”

Justificação

Buscamos com esta emenda aumentar o alinhamento entre os interesses do solicitante de autorização para exploração de ferrovias e o interesse público. Para isso, propomos que o regulador ferroviário, ao analisar a convergência da ferrovia requerida com a política pública e deliberar sobre a autorização, mensure e avalie o impacto da nova ferrovia sobre as concessões e renovações de contratos de ferrovias vigentes, de modo a evitar a geração de custos indesejados a serem incorridos pelo setor público com a



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216418108000>



necessidade de promover reequilíbrios econômico-financeiros de contratos dessas concessões. Propomos ainda que o regulador avalie a viabilidade não apenas locacional, mas também e socioeconômica do requerimento e que, em caso de incompatibilidade, o requerente deva apresentar solução técnica. Finalmente, propõe-se que a autorização para exploração da ferrovia possa ser negada ao vencedor do certamente caso os impactos da autorização sobre empreendimentos públicos pré-existentes sejam superiores aos benefícios da autorização. Por ter convicção da importância das alterações propostas, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass – PT/RS

Deputado Carlos Zaratinni – PT/SP



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216418108000>



Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD216418108000, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Paulo Pimenta (PT/RS)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso **V do § 1º do art.18** do Projeto de Lei nº 3.754/2021.

Justificação

Esta emenda propõe suprimir dispositivo que prevê que recursos oriundos dos contratos de concessão, portanto públicos, possam ser aplicados por entidade de autorregulação ferroviária. O acompanhamento dessa aplicação para garantir que atenda ao interesse público é certamente mais complexo. Assim, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass (PT/RS)

Deputado Carlos Zaratinni (PT/SP)



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217518620000>



Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Bohn Gass)

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD217518620000, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Inclua-se o seguinte § 7º ao art.29 do Projeto de Lei nº 3.754/2021:

“**Art.29.**

.....
§ 7º A inexecução ou o atraso na execução dos investimentos previstos no cronograma de implantação de que trata o inciso V do caput sujeita o beneficiário da autorização a multa de pelo menos 5% (cinco por cento) do valor total dos investimentos, nos termos do regulamento”

Justificação

Esta emenda introduz dispositivo que sujeita o beneficiário da autorização ao pagamento de multa em caso de inexecução ou atraso na execução de investimentos previstos. Busca-se com isso evitar que agentes pouco comprometidos com o desenvolvimento do setor ferroviário requeiram autorizações que, não vindo a se materializarem da forma prevista, permaneçam indefinidamente como ameaça de alteração do panorama competitivo em um determinado mercado, aumentando a incerteza nele vigente e, portanto, os custos dos agentes para fazer-lhe frente. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass (PT/RS)

Deputado Carlos Zaratinni (PT/SP)



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213053234100>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Bohn Gass)

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD213053234100, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Inclua-se o seguinte § 7º ao art.29 do Projeto de Lei nº 3.754/2021:

“**Art.29.**

.....
§ 7º Será exigida, nos termos do regulamento, a comprovação do recolhimento de quantia a título de garantia de realização dos investimentos previstos no cronograma de implantação de que trata o inciso V do caput.”

Justificação

Esta emenda introduz dispositivo que exige do beneficiário da autorização o pagamento de quantia a título de garantia de realização dos investimentos previstos. Busca-se com isso evitar que agentes pouco comprometidos com o desenvolvimento do setor ferroviário requeiram autorizações que, não vindo a se materializarem da forma prevista, permaneçam indefinidamente como ameaça de alteração do panorama competitivo em um determinado mercado, aumentando a incerteza nele vigente e, portanto, os custos dos agentes para fazer-lhe frente. Por ter convicção da importância da alteração proposta, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass (PT/RS)

Deputado Carlos Zaratinni (PT/SP)



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210700603700>



Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Bohn Gass)

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD210700603700, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o **art.64** do Projeto de Lei nº 3.754/2021.

Justificação

O dispositivo que esta emenda propõe suprimir permite que a concessionária ferroviária federal com contrato vigente possa requerer a adaptação de seu contrato, de concessão para o de autorização, quando tenha sido concedida autorização a ferrovia concorrente ou à mesma ferrovia para ampliação de mais de 50%. As ferroviárias atualmente concessionadas são estruturantes do sistema ferroviário nacional, e não devem ser operadas sob regime privado. Assim, não se justifica a permissão proposta, razão pela qual contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass (PT/RS)

Deputado Carlos Zaratinni (PT/SP)



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218618675000>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD218618675000, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**PROJETO DE LEI Nº 3.754/2021
(Do Senado Federal)**

Estabelece a Lei das Ferrovias.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao **art.36** do Projeto de Lei nº 3.754/2021 a seguinte redação.

“**Art. 36.**

Parágrafo único. A desativação de ramais ferroviários autorizados não é motivo para sanção da autorizatória, cabendo-lhe cedê-los a outra operadora ferroviária caso seja a isso autorizado pelo poder concedente, ou, ainda, devolvê-los ao poder concedente, reparando ou indenizando previamente os danos decorrentes de suas atividades, e praticando os atos de recuperação ambiental determinados pelos órgãos competentes.” (NR)

Justificação

Esta emenda propõe suprimir os dispositivos que permitem que a autorizatória ferroviária possa alienar trechos desativados a novo investidor. Ora, a autorização tem o objetivo de propiciar investimentos e o desenvolvimento de atividades produtivas. Se o autorizatório não pretende fazer isso com algum trecho cuja autorização obteve, deve devolvê-lo ao poder público para que este o destine da forma que melhor atenda ao interesse público. Se essa forma é a alienação a novo investidor, deve ser o setor público, e não o autorizatório, quem deve fazê-la e auferir os valores resultantes da operação. Caso contrário, a autorização permitiria ao autorizatório a obtenção de lucros resultantes da mera atividade de intermediação, o que não atende a nenhum objetivo público. Assim, contamos com o apoio do nobre relator e dos demais pares para a aprovação da presente emenda de modo a evitar esse resultado indesejado.

Sala das sessões, xx de xxxx de 2021.

Deputado Bohn Gass (PT/RS)

Deputado Carlos Zaratinni (PT/SP)



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214163250800>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3574/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD214163250800, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



PROJETO DE LEI Nº 3.754 DE 2021

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Altera o caput do art. 26 do projeto de lei nº 3.754/2021, que passa a vigorar com o seguinte texto:

Art. 26 Sempre que uma ferrovia for requerida deve-se abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias, **podendo também o Poder Executivo, a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público por iniciativa própria para trechos não requeridos:**

[...]

Justificação:

É de extrema relevância que os nobres pares avaliem essa alteração. Para o desenvolvimento do setor, é importante que o Poder Público possa empregar autorização tanto quanto receber requerimentos pelas empresas, de ferrovias não somente ociosas, mas também de ferrovias nunca implantadas; internas aos portos organizados; que estejam em processo de devolução, seja para a relicitação de que trata a Lei nº 13.448, de 2016, seja em processos ordinários de devolução por antieconomicidade; ou mesmo que possam ser dedicadas ao transporte de passageiros.

Sala das sessões, 13 de dezembro de 2021.

Deputado Bohn Gass (PT/RS)

Deputado Carlos Zaratinni (PT/SP)



Assinado eletronicamente, por delegação do(a) Dep. Bohn Gass e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213238041400>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Bohn Gass)**

Altera o PL 3754/2021.

Assinaram eletronicamente o documento CD213238041400, nesta ordem:

- 1 Dep. Bohn Gass (PT/RS) - LÍDER do PT *-(p_7800)
- 2 Dep. Erika Kokay (PT/DF) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE) - LÍDER do PSB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER DE PLÊNÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 3754, DE 2021 PROJETO DE LEI Nº 3.754, DE 2021

Estabelece a Lei das Ferrovias.

Autor: **SENADO FEDERAL - JOSÉ SERRA**

Relator: **DEPUTADO ZÉ VITOR**

I – VOTO DO RELATOR

Durante a tramitação da matéria, foram apresentadas as seguintes Emendas no Plenário:

- **Emenda nº 1**, de autoria do Deputado Carlos Chiodini: altera o inciso I do § 3º do art. 25 do PL, para prever que, na análise dos requerimentos de autorização, o órgão regulador analise a convergência do objeto da autorização com a política pública do setor ferroviário e com a política dos demais modais que possam ser afetados pela autorização ferroviária requerida;
- **Emenda nº 2**, de autoria do Deputado Carlos Chiodini: inclui o inciso XXV no art. 3º, para conceituar o “operador de infraestrutura terrestre”; altera o art. 53, para incluir direito de operadores de infraestrutura terrestre (ferrovias e rodovias) a reequilíbrio econômico-financeiro de contratos submetidos ao regime de direito público nas hipóteses travessia pela infraestrutura ferroviária ou rodoviária de tubulações e redes de transmissão;
- **Emenda nº 3**, de autoria do Deputado Bohn Gass: inclui o § 5º no art. 8º, para prever que as ferrovias constantes no Anexo I da Lei nº 11.772/2008 serão exploradas obrigatoriamente em regime público;
- **Emenda nº 4**, de autoria do Deputado Bohn Gass: inclui, onde couber, novo dispositivo legal, para excluir do Programa Nacional de Desestatização (Lei nº 9.491/1997) a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb);



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214474706900>



○ **Emenda nº 5**, de autoria do Deputado Bohn Gass: suprime o inciso III do § 2º do art. 15, que possibilitava o pagamento de valores de indenização devidos por concessionárias em razão da desativação ou devolução de trechos fosse pago no momento da cisão da malha ou no final do contrato de concessão; suprime o § 4º do art. 15, que vinculava a destinação de bens relacionados a trechos desativados ou devolvidos a estudo apresentado pela concessionária;

○ **Emenda nº 6**, de autoria do Deputado Bohn Gass: suprime os arts. 43 a 47, que tratam da autorregulação ferroviária, por meio de pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos constituída por operadoras ferroviárias;

○ **Emenda nº 7**, de autoria do Deputado Bohn Gass: altera os incisos I e III do § 3º do art. 25 do PL, para prever que, na análise dos requerimentos de autorização, o órgão regulador analise a convergência do objeto da autorização com a política pública do setor ferroviário, inclusive com concessões e renovações realizadas previamente, com dimensionamento do impacto das autorizações sobre os empreendimentos já existentes e com a avaliação dos custos e benefícios da autorização frente às necessidades de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão vigentes; altera os §§ 4º e 5º do art. 25 do PL, para prever avaliação da viabilidade locacional e socioeconômica; altera os § 6º do art. 25 do PL, para possibilitar o indeferimento de autorizações nos casos em que a análise prévia realizada não comprovar sua vantajosidade frente aos contratos de concessão vigentes;

○ **Emenda nº 8**, de autoria do Deputado Bohn Gass: suprime o inciso V do § 1º do art. 18, para excluir a possibilidade de recursos de pesquisa, desenvolvimento e inovação do setor ferroviário sejam executados em parcerias com entidades de autorregulação ferroviária;

○ **Emenda nº 9**, de autoria do Deputado Bohn Gass: inclui o § 7º no art. 29, para prever que, nos contratos de autorização, a inexecução ou o atraso nos investimentos previstos sujeitarão o beneficiário a multa de pelos 5% do valor total dos investimentos;



- **Emenda nº 10**, de autoria do Deputado Bohn Gass: inclui o § 7º no art. 29, para prever que, nos contratos de autorização, será exigida a comprovação do recolhimento de garantia da realização dos investimentos previstos no cronograma de implantação dos novos trechos ferroviários.
- **Emenda nº 11**, de autoria do Deputado Bohn Gass: suprime o art. 64 para extinguir a possibilidade de adaptação dos contratos de concessão para o regime de autorização.
- **Emenda nº 12**, de autoria do Deputado Bohn Gass: altera o art. 36, que trata da desativação de ramais ferroviários sob o regime de autorização para vedar a possibilidade de alienação desses trechos.
- **Emenda nº 13**, de autoria do Deputado Bohn Gass: altera o caput do art. 26 para impor a realização de processo de chamamento público sempre que um pedido de autorização for recebido.

Embora sejam boas as intenções dos nobres Colegas que subscreveram as Emendas elencadas, considero que o texto constante no Projeto de Lei nº 3.754/2021 já foi suficientemente amadurecido nos debates promovidos no Congresso Nacional e contempla, de forma equilibrada, os diversos interesses que permeiam a matéria.

II. Conclusão

Ante o exposto, no âmbito da Comissão Especial, somos pela adequação financeira e orçamentária, constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa de **todas** as Emendas de Plenário com apoioamento regimental e, no mérito, por sua **rejeição**.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado ZÉ VITOR
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214474706900>





Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214474706900>



FIM DO DOCUMENTO