

Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	Lei das Ferrovias.	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 CONGRESSO NACIONAL decreta:	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 I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
	Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a ela associadas e dá outras providências.	Art. 1º Esta Medida Provisória dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas por administradoras ferroviárias e operadores ferroviários independentes e institui o Programa de Autorizações Ferroviárias.
		Parágrafo único. A exploração indireta do serviço de transporte ferroviário pela União será exercida por administradoras ferroviárias mediante autorização, concessão ou permissão.
	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;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	b) regular, controlar, fiscalizar e penalizar as operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas, concorrenciais e de segurança;	
	c) autorizar, suspender, interditar e extinguir o tráfego ferroviário;	
	d) fiscalizar a segurança do trânsito e do transporte ferroviários;	
	e) realizar e manter, na forma da regulamentação, o registro dos atos constitutivos autorreguladores;	
	f) conciliar, dirimir e decidir os conflitos não resolvidos pela autorregulação.	
	Art. 3º Ficam estabelecidas as seguintes definições para fins da aplicação desta Lei e de sua regulamentação:	Art. 2º Para os fins do disposto nesta Medida Provisória, considera-se:
		I – serviço de transporte ferroviário – conjunto de operações que possibilita, a qualquer interessado, mediante contrato privado, o transporte de carga ou de passageiros em ferrovias de responsabilidade das administradoras ferroviárias outorgadas pelo poder concedente;
	I – agente transportador ferroviário: pessoa jurídica responsável pelo transporte ferroviário de cargas, desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária;	
	II – autorregulador ferroviário: entidade associativa constituída pelas operadoras ferroviárias para gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional;	
	XII – operadora ferroviária: pessoa jurídica outorgada para concomitante gestão da ferrovia e operação de seu transporte ferroviário;	II – administradora ferroviária – pessoa jurídica responsável, mediante concessão, permissão ou autorização, pela prestação de serviços de transporte



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		ferroviário associados à exploração da infraestrutura a ela outorgados pelo poder concedente;
		III – operador ferroviário independente – pessoa jurídica autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para prestação de serviços de logística ou mobilidade em ferrovia própria ou de terceiros;
	III – direito de preferência (“right of first refusal”): direito que um concessionário detém de ser-lhe outorgada autorização para a construção e operação de nova ferrovia que esteja localizada dentro da área de influência de sua concessão ferroviária pré-existente, em relação aos propositores originais da autorização;	
	IV – ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária e suas respectivas instalações acessórias, com a operação do transporte ferroviário atribuído a uma operadora ferroviária;	IV – ferrovia – sistema formado pela infraestrutura ferroviária e pelas instalações necessárias à execução de transporte ferroviário;
	V – infraestrutura ferroviária: conjunto de bens móveis e imóveis essenciais à operação de uma ferrovia especificamente quanto ao tráfego ferroviário bem como os bens móveis e imóveis destinados ao apoio logístico e administrativo da própria ferrovia;	
	VI – instalações acessórias: conjunto de bens móveis e imóveis utilizados para registro, despacho, entrada, permanência, movimentação interna e saída de passageiros e cargas relativamente aos domínios de uma ferrovia;	
	VII – instalações adjacentes: imóveis cuja titularidade pertença integralmente à operadora, localizados de forma contígua à faixa de domínio ou às edificações e pátios de uma ferrovia, destinados à execução de serviços associados;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	VIII – malha ferroviária: conjunto determinado de trechos ferroviários sob a gestão de uma mesma operadora ferroviária;	
	IX – material rodante: qualquer equipamento ferroviário, com ou sem propulsão própria, capaz de se deslocar por vias férreas;	
	X – melhores práticas do setor ferroviário: as práticas e procedimentos compatíveis com padrões adotados por operadoras prudentes e diligentes, sob condições e circunstâncias semelhantes, relativamente a aspecto ou aspectos operacionais, comerciais, ambientais e de segurança relevantes para a gestão ferroviária de primeira linha geralmente empregados no setor ferroviário nacional e internacional;	
	XI – operações ferroviárias: conjunto de atividades necessárias para realizar o controle e a execução do tráfego ferroviário;	
	XIII – regulador ferroviário: órgão ou entidade da União, dos Estados ou dos Municípios, que tenha a atribuição de regular e de fiscalizar a gestão da infraestrutura e o transporte ferroviário de cargas ou de passageiros;	
	XIV – reparcelamento do solo: reconfiguração do traçado de lotes ou logradouros, para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano;	
	XV – segmento ferroviário: qualquer extensão de ferrovia determinada por um ponto de origem e um ponto de destino específicos;	
	XVI – serviços acessórios: serviços de natureza auxiliar, complementar ou suplementar em relação aos serviços ferroviários por meio de contratação	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	específica, agregada ou não ao contrato de prestação de serviços principal;	
	XVII – serviços associados: aqueles relacionados aos serviços ferroviários e aos serviços acessórios, de forma a complementar a receita operacional da operadora ferroviária e contribuir com a viabilidade econômico-financeira da ferrovia;	
	XVIII – serviços ferroviários: serviços de transporte ferroviário de carga ou de passageiros oferecidos e prestados aos usuários;	
	XIX – terceiro interessado: pessoa jurídica que venha a investir no aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional de infraestrutura ferroviária ou material rodante, assim como na execução de projetos acessórios ou associados, em ferrovia que não lhe esteja outorgada;	V – terceiro interessado – pessoa jurídica com contrato com a administradora ferroviária para investir no aumento de capacidade, no aprimoramento ou na adaptação operacional de infraestrutura ferroviária ou material rodante, inclusive na execução de projetos acessórios ou associados, em ferrovia que não lhe esteja outorgada;
		VI – concorrência intramodal ferroviária – forma de concorrência entre distintas administradoras ferroviárias, que podem concorrer pelos mesmos trechos de origem e destino ou pela mesma região geográfica; e
		VII – compatibilidade locacional – possibilidade de implantação geométrica da infraestrutura ferroviária.
	XX – trânsito ferroviário: utilização física da infraestrutura ferroviária por pessoas, veículos e cargas, isoladamente ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de embarque e desembarque, carga e descarga;	
	XXI – tráfego ferroviário: fluxo de material rodante em operação técnica e dinâmica de uma ferrovia, fazendo	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	uso da infraestrutura ferroviária de uma determinada malha ferroviária;	
	XXII – transporte ferroviário: deslocamento de cargas ou passageiros por meio da utilização de material rodante sobre determinada infraestrutura ferroviária;	
	XXIII – transporte próprio ou autosserviço: transporte realizado por uma operadora ferroviária relativamente a cargas de sua propriedade exclusiva ou a passageiros por ela especificamente determinados, sem a contratação de serviços ferroviários;	
	XXIV – trecho ferroviário: extensão definida de linha férrea, delimitada por:	
	a) pátios em que se realizam operações de carga e/ou descarga;	
	b) pátios limítrofes da ferrovia;	
	c) pátios que permitam a mudança de direção; ou	
	d) pátios que permitam a interconexão das malhas ferroviárias de diferentes operadoras.	
	XXV – trem: composição de material rodante de tração, impulsão ou autopropulsionado, acoplado ou não a material rodante de transporte;	
	XXVI – usuário ferroviário: pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte de carga ou de passageiros por via férrea.	
		Art. 3º O transporte ferroviário nacional será executado em ferrovias construídas, administradas e exploradas:
		I – direta ou indiretamente por União, Estados, Distrito Federal e Municípios;
		II – mediante convênio ou consórcio público entre União, Estados, Distrito Federal ou Municípios; ou



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		III – por seus proprietários, mediante registro, nos termos desta Medida Provisória, obedecidas as diretrizes e planos do Ministério da Infraestrutura, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória dos órgãos e das entidades competentes.
		Parágrafo único. O Ministério da Infraestrutura estabelecerá as diretrizes da política nacional de transporte ferroviário, a fim de assegurar maior escala, escopo, compatibilização e eficiência ao Sistema Ferroviário Nacional.
		Art. 4º Compete à União a outorga do serviço de transporte ferroviário, nos termos do art. 20 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.
		§ 1º Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a outorga do serviço de transporte ferroviário das ferrovias que não se enquadrem nas hipóteses previstas no art. 20 da Lei nº 12.379, de 2011.
		§ 2º A União poderá delegar a exploração dos serviços de que trata o <i>caput</i> aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observada a legislação federal, nos termos do § 2º do art. 6º da Lei nº 12.379, de 2011.
		§ 3º Observadas as diretrizes da política nacional de transporte ferroviário, poderão ser admitidas outorgas para a exploração de ferrovias que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou que se localizem na mesma região geográfica.
	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:	Art. 5º A política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias no território nacional devem seguir os seguintes princípios:



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	I – proteção e respeito aos direitos dos usuários;	
	II – preservação do meio ambiente;	
	III – redução dos custos logísticos;	I – redução dos custos logísticos e de mobilidade;
	IV – aumento da oferta de mobilidade e de logística;	II – aumento da oferta de mobilidade e de logística;
	V – integração da infraestrutura ferroviária;	III – 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;	IV – incentivo à concorrência intramodal ferroviária;
	X – regulação equilibrada;	V – regulação equilibrada; e
		VI – fomento à inovação e ao desenvolvimento tecnológico.
	Parágrafo único. Além dos princípios relacionados no <i>caput</i> , 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.	§ 1º Além dos princípios relacionados no <i>caput</i> , aplicam-se ao transporte ferroviário por autorização os princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.
		§ 2º Ressalvado o disposto no § 13 do art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, é vedada a concessão às ferrovias autorizadas de qualquer subvenção direta ou indireta que não seja extensível às demais entidades detentoras de outorga para a exploração de infraestrutura ferroviária.
	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;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	II – expansão da malha ferroviária, modernização e atualização dos sistemas, e otimização da infraestrutura ferroviária;	
	III – adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário, garantia da qualidade dos serviços e da efetividade dos direitos dos usuários;	
	IV – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência das atividades prestadas;	
	V – promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas e rurais;	
	VI – estímulo ao investimento em infraestrutura, integração de malhas ferroviárias e eficiência dos serviços;	
	VII – estímulo à ampliação do mercado ferroviário na matriz de transporte de cargas e de passageiros;	
	VIII – estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de preços abusivos ou práticas não competitivas;	
	IX – estímulo à autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público;	
	X – incentivo ao uso racional do espaço urbano, à mobilidade eficiente e à qualidade de vida nas cidades.	
	CAPÍTULO III DAS FERROVIAS	
	Seção I Da Classificação	
	Art. 6º A exploração de ferrovias classifica-se em:	
	I – quanto à espécie:	
	a) de cargas;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	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.	
	CAPÍTULO V DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO	CAPÍTULO II DAS FERROVIAS EXPLORADAS POR AUTORIZAÇÃO
	Seção I Da Autorização	Seção I Da competência para autorização
	Art. 16. A autorização para exploração de ferrovias por operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público deve ser formalizada por meio de contrato por prazo determinado.	Art. 6º A exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal, mediante outorga por autorização, será formalizada em contrato de adesão, com prazo determinado, por pessoa jurídica requerente ou selecionada mediante chamamento público e pela União, por meio do Ministério da Infraestrutura.
	§ 1º O prazo do contrato de que trata o <i>caput</i> deste artigo será estipulado pelo regulador ferroviário a partir de proposta da requerente ou fixado no ato de chamamento e deve ter duração de 25 a 99 anos.	§ 1º O prazo do contrato de autorização de que trata o <i>caput</i> deve ter duração máxima de noventa e nove anos, prorrogáveis por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatória, para cada pedido de prorrogação:
	§ 2º o prazo de que trata o § 1º deste artigo pode ser prorrogado por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatória:	
	I – manifeste prévio e expresso interesse;	I – manifeste prévio e expresso interesse; e
	II – esteja operando a ferrovia em padrões mínimos de segurança operacional, produção de transporte e qualidade, na forma do regulamento.	II – esteja com a infraestrutura ferroviária em operação.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 2º O prazo da autorização de que trata o <i>caput</i> será proposto pela requerente ou fixado no ato de chamamento público, observado o limite de que trata o § 1º.
		§ 3º O início da operação ferroviária do objeto de autorização deverá ocorrer no prazo previsto em cronograma, prorrogável a critério do Ministério da Infraestrutura, mediante solicitação da autorizatória.
	Art. 17. Exceto quando disposto em contrário, a outorga de autorização de que trata esta Seção compreende sempre a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros;	
	Art. 18. Para constituir infraestrutura ferroviária a ser operada sob regime privado, o poder público pode alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária autorizatória bens móveis e imóveis de sua propriedade, conforme a regulamentação.	
	Art. 20. Não há mudança automática ou impedimento da modalidade de outorga por autorização de uma ferrovia, caso seja necessário incluir acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, ainda que esta esteja outorgada sob regime público.	
	Art. 21. A instituição legal de gratuidades ou de descontos em ferrovias autorizadas somente pode ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para seu custeio.	
	§ 1º O disposto no <i>caput</i> deste artigo não afeta o direito da operadora ferroviária conceder gratuidades ou descontos conforme sua conveniência.	
	§ 2º O ressarcimento das viagens de que trata o <i>caput</i> deste artigo deverá acontecer em até 90 dias de sua realização.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 3º Em caso de descumprimento da sistemática prevista no § 2º deste artigo, fica a operadora ferroviária autorizada a suspender os benefícios de que trata o <i>caput</i> deste artigo até que seja feita a integral regularização dos ressarcimentos devidos.	
	Subseção I Do Requerimento de Autorização Ferroviária	Seção II Do requerimento de autorização
	Art. 22. O interessado em obter a autorização para exploração econômica de novas ferrovias ou de novos pátios pode requerê-la diretamente ao órgão regulador a qualquer tempo, na forma da regulamentação.	Art. 7º O interessado em obter a autorização para a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário, em novas ferrovias ou em novos pátios ferroviários, pode requerê-la diretamente ao Ministério da Infraestrutura, a qualquer tempo.
	§ 1º O requerimento deve ser instruído de:	§ 1º O requerimento deve ser instruído com, no mínimo:
	I – minuta de contrato preenchido com os dados técnicos propostos pela requerente, conforme regulamento;	I – minuta do contrato de adesão preenchido com os dados técnicos propostos pelo requerente;
	II – relatório técnico descritivo relacionado diretamente com a ferrovia, contendo, no mínimo:	II – estudo técnico da ferrovia, com, no mínimo:
	a) indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida;	a) a indicação do traçado total da infraestrutura ferroviária pretendida;
	b) detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;	b) a configuração logística e os aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;
	c) características da ferrovia, com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;	c) as características básicas da ferrovia com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária; e
	d) cronograma de implantação ou recapitação da ferrovia;	d) o cronograma estimado para implantação ou recapitação da infraestrutura ferroviária; e
	e) indicação das condições de financiamento necessárias ao empreendimento;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	III – certidões de regularidade fiscal da requerente.	III – certidões de regularidade fiscal do requerente.
	§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o <i>caput</i> , o regulador ferroviário deve:	§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o <i>caput</i> , o Ministério da Infraestrutura deverá:
	I – analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário;	I – analisar a convergência do objeto do requerimento com a política nacional de transporte ferroviário;
	II – elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet, abrindo prazo de quinze dias úteis para manifestação de outros interessados em obter autorização na mesma área geográfica de influência;	II – publicar o extrato do requerimento, inclusive em seu sítio eletrônico;
	III – analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização;	III – deliberar sobre a outorga da autorização, ouvida a ANTT; e
	IV – publicar o resultado motivado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.	IV – publicar o resultado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.
	§ 3º O regulador ferroviário deve avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.	§ 3º A ANTT deverá avaliar a compatibilidade locacional da ferrovia requerida com as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas, de modo a subsidiar o Ministério da Infraestrutura para a deliberação sobre o requerimento de autorização.
	§ 4º Verificada alguma incompatibilidade locacional, o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.	§ 4º Verificada a incompatibilidade locacional, o requerente deverá apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.
	§ 5º Nenhuma autorização deve ser negada, salvo por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.	§ 5º Nenhuma autorização será negada pelo Ministério da Infraestrutura, exceto nas hipóteses de:
		I – inobservância ao disposto nesta Medida Provisória e em seu regulamento;
		II – incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário; ou



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 5º Nenhuma autorização deve ser negada, salvo por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.	III – motivo técnico-operacional relevante devidamente justificado.
	§ 6º A manifestação de outros interessados no âmbito do inciso II deverá ser encaminhada pelo requerimento de que dispõe o § 1º deste artigo.	
	§ 7º Em caso de manifestação de outros interessados, o órgão regulador procederá conforme o art. 23 desta Lei.	
		Art. 8º 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.
	Subseção II Do Chamamento para Autorização Ferrovária	Seção III Do chamamento para autorização
	Art. 23. O Poder Público pode , a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias:	Art. 9º O Ministério da Infraestrutura poderá , a qualquer tempo, determinar à ANTT a abertura de processo de chamamento público para identificar e selecionar interessados na obtenção de autorização para a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal, de carga ou de passageiros, em ferrovias:
	I – não implantadas;	I – não implantadas;
		II – sem operação;
	III – em processo de devolução;	III – em processo de devolução ou desativação ;
		IV – outorgadas a empresas estatais, exceto as subconcedidas; ou
	II – ociosas, em malhas com contrato de outorga em vigor ;	V – ociosas, nos termos do regulamento .
	IV – não outorgadas.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 1º Mediante comprovação da ANTT, a ausência de operação de que trata o inciso II do <i>caput</i> é caracterizada, em ferrovias outorgadas em regime de concessão e permissão, pela:
		I – existência de bens reversíveis não explorados; ou
		II – inexistência de tráfego comercial por mais de dois anos.
	§ 1º O procedimento de que trata o <i>caput</i> deste artigo deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas dos setores ferroviário e portuário.	§ 2º O procedimento de que trata o <i>caput</i> deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e da política nacional de transporte ferroviário.
	§ 2º A ociosidade de que trata o inciso II do <i>caput</i> deste artigo é caracterizada pela existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados, pela inexistência de tráfego comercial por mais de dois anos ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário também por mais de dois anos.	
	§ 3º Havendo interessado na exploração dos trechos ferroviários de que trata o inciso II ou III do <i>caput</i> 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.	§ 3º Na hipótese de interesse na exploração dos trechos ferroviários de que trata o <i>caput</i> que estejam em regime de concessão ou permissão, poderá ser realizada a cisão desses trechos da atual administradora ferroviária em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela administradora ferroviária atual, pagos ao termo do contrato de concessão ou de permissão.
	§ 4º Os eventuais ressarcimentos previstos no § 3º deste artigo serão pagos no momento da cisão dos trechos ou ao termo do contrato de concessão ou de permissão, conforme regulamento	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 5º A cisão de que trata o § 3º deste artigo será formalizada por aditivo ao contrato de concessão ou permissão.	§ 4º A cisão de que trata o § 3º será formalizada por aditivo ao contrato de concessão ou permissão.
		§ 5º Nas hipóteses de que tratam os incisos II a V do <i>caput</i> , é vedada a participação da administradora ferroviária atual no chamamento.
	Art. 24. O chamamento de que trata o art. 23 desta Lei deve indicar, obrigatoriamente, as seguintes informações:	Art. 10. O edital do chamamento indicará, no mínimo, as seguintes informações:
	I – a ferrovia a ser outorgada;	I – a ferrovia a ser autorizada;
	II – o atual perfil de cargas e passageiros transportados, quando aplicáveis;	II – o perfil de cargas ou de passageiros transportados; e
	III – o rol de bens móveis e imóveis que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada, quando aplicáveis;	
	IV – o valor mínimo exigido pela outorga, a ser pago no ato da assinatura do contrato.	III – a contrapartida mínima devida pela autorização, incluída a possibilidade de pagamento de outorga.
	Parágrafo único. Podem integrar o chamamento de que trata o <i>caput</i> estudos, projetos e licenças obtidos pelo Poder Executivo, inclusive por manifestação de interesse de particulares.	Parágrafo único. Poderão acompanhar o instrumento de chamamento público de que trata o <i>caput</i> os estudos, os projetos e as licenças obtidos pela administração pública, inclusive aqueles decorrentes de manifestação de interesse de particulares.
	Art. 25. Encerrado o processo de chamamento público, o regulador ferroviário deve decidir acerca das propostas recebidas, na forma da regulamentação, observado o seguinte:	Art. 11. Encerrado o processo de chamamento público, o Ministério da Infraestrutura deverá decidir acerca das propostas recebidas, observado o seguinte:
	I – havendo uma única proposta ao final do processo de chamamento público, a autorização pode ser expedida;	I – na hipótese de haver uma única proposta habilitada ao final do processo de chamamento, a autorização poderá ser expedida diretamente ao interessado; e
	II – na hipótese de haver mais de uma proposta, o regulador ferroviário deve promover processo seletivo	II – na hipótese de haver mais de uma proposta habilitada, a ANTT disciplinará, observadas as



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	público, na forma do regulamento, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.	diretrizes do Ministério da Infraestrutura, os procedimentos e os prazos para realização de processo seletivo público.
	Parágrafo único. O processo seletivo público de que trata o inciso II do <i>caput</i> deste artigo deve considerar como um dos critérios de julgamento a maior oferta de pagamento pela outorga.	Parágrafo único. Na hipótese de que trata o inciso II do <i>caput</i> , será considerado como critério de julgamento para a escolha do vencedor o maior lance, incluída a possibilidade de pagamento de outorga, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.
	Seção II Do Contrato de Autorização	Seção IV Do contrato de autorização
	Art. 26. São essenciais as seguintes cláusulas do contrato de autorização de ferrovias:	Art. 12. São cláusulas essenciais do contrato de autorização de ferrovias:
	I – objeto da autorização;	I – o objeto da autorização;
	II – prazo de vigência;	II – o prazo de vigência;
	III – condições gerais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;	
	IV – cronograma de implantação dos investimentos previstos;	III – o cronograma de implantação dos investimentos previstos;
	V – direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;	IV – os direitos e os deveres da administradora ferroviária e dos usuários e clientes;
	VI – responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;	V – a responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente das atividades;
	VII – hipóteses de extinção do contrato;	VI – as hipóteses de extinção do contrato;
	VIII – obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder público, do regulador ferroviário e das entidades reguladoras e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional;	VII – a obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do Poder Público, inclusive daquelas de interesse da defesa nacional;
	IX – penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;	VIII – as penalidades e a forma de aplicação das sanções cabíveis;



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	X – foro E forma de solução extrajudicial de divergências contratuais;	IX – o foro E o modo para solução extrajudicial das divergências contratuais; e
	XI – as condições para promoção de desapropriações.	X – as condições para promoção de desapropriações.
		§ 1º A fase declaratória do procedimento de desapropriação de que trata o inciso X do <i>caput</i> será realizada pela ANTT com base em estudo apresentado pela autorizatória.
	§ 2º A fase executória do procedimento de desapropriação terá seus custos e riscos arcados pela autorizatória.	§ 2º Os custos e os riscos da fase executória do procedimento de desapropriação serão de responsabilidade integral da autorizatória.
	§ 1º A autorizatória é responsável pelos investimentos necessários para criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias por sua conta e risco, nos termos do contrato.	§ 3º A autorizatória assumirá o risco integral do empreendimento, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro.
	§ 6º As cláusulas do contrato não podem atribuir direitos a equilíbrio econômico-financeiro, nem legitimar a imposição unilateral de vontades.	
	§ 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.	§ 4º Quando se tratar de projeto de autorização que envolva bem público, caberá manifestação do órgão responsável pela administração do referido bem quanto à sua disponibilidade para posterior cessão ou alienação ao interessado.
	§ 5º No caso de uso de bem público, o contrato de que trata o <i>caput</i> 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.	§ 5º Após a assinatura do contrato de autorização, os órgãos e as entidades públicas poderão ceder, alienar ou conceder o direito real de uso dos bens de que trata o § 4º, dispensada a licitação, na forma do regulamento.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 6º Quando se tratar de imóveis da União, a cessão, a alienação e a concessão de direito real de uso de que trata o § 5º observará o estabelecido em ato do órgão responsável pela administração do referido imóvel.
	Seção III Da Extinção da Autorização	Seção V Da extinção da autorização
	Art. 27. A outorga para a exploração de ferrovias em regime de autorização pode ser extinta por:	Art. 13. A outorga para a exploração de ferrovias em regime de autorização pode ser extinta por:
	I – advento do termo contratual;	I – advento do termo contratual;
	II – cassação;	II – cassação;
	III – caducidade;	
	IV – decaimento;	
	V – renúncia;	III – renúncia;
	VI – anulação;	IV – anulação; e
	VII – falência.	V – falência.
	§ 1º A extinção da autorização mediante ato administrativo depende de procedimento prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa do interessado.	
	§ 2º Com vistas à preservação das garantias dos financiadores, uma vez iniciado o processo de extinção de que de que tratam os incisos II a VII do <i>caput</i> deste artigo, os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do poder público e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, podem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade ou transferi-la, provisoriamente, a terceiro interessado até que nova autorização lhe seja outorgada definitivamente, nos termos da regulamentação.	§ 1º Iniciado o processo de extinção de que tratam os incisos II, III e V do <i>caput</i> , os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do Ministério da Infraestrutura, ouvida a ANTT e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, podem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade ou transferi-la, provisoriamente, a terceiro interessado até que nova autorização lhe seja outorgada definitivamente, nos termos da regulamentação.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 2º Na hipótese do inciso V do <i>caput</i> , o disposto no § 1º não prejudica os direitos e as obrigações previstos na legislação falimentar.
	Art. 28. Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização , em razão de negligência, imperícia ou abandono , o órgão ou a entidade competente pode extingui-la mediante ato de cassação , nos termos da regulamentação.	§ 3º O Ministério da Infraestrutura, ouvida a ANTT, extinguirá a autorização, mediante ato de cassação , quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da atividade , em decorrência de :
		I – negligência, imprudência , imperícia ou abandono;
	Art. 29. Em caso de prática de infrações graves, de transferência irregular da autorização ou de descumprimento reiterado de compromissos contratuais, ou das medidas previstas no inciso I do art. 45 desta Lei , o órgão ou a entidade competente pode extinguir a autorização decretando-lhe a caducidade .	II – prática de infrações graves;
		III – descumprimento reiterado de compromissos contratuais ou normas regulatórias ; ou
		IV – transferência irregular da autorização.
		§ 4º Exceto em caso de prorrogação justificada e deferida pelo Ministério da Infraestrutura, serão cassadas as autorizações ferroviárias que não obtenham, nos seguintes prazos, contados da data da assinatura do contrato, a licença ambiental:
		I – prévia, no prazo de três anos;
		II – de instalação, no prazo de cinco anos; e
		III – de operação, no prazo de dez anos.
	Art. 30. O decaimento deve ser decretado pelo órgão ou pela entidade competente, por ato administrativo, se lei superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração em regime privado.	
	§ 1º A lei de que trata o <i>caput</i> deste artigo não justifica a decretação de decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 2º Decretado o decaimento, a operadora ferroviária tem o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo suficiente para a devida amortização do seu investimento ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados.	
	Art. 31. Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.	§ 5º A renúncia de que trata o inciso III do <i>caput</i> é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.
	Parágrafo único. A renúncia não deve ser causa isolada para punição da autorizatária, nem a desonera de multas contratuais ou obrigações perante terceiros.	§ 6º A renúncia de que trata o inciso III do <i>caput</i> não: I – será causa isolada para punição da autorizatária; e II – a desonerará de multas contratuais ou obrigações perante terceiros.
	Art. 32. A anulação da autorização deve ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.	§ 7º A anulação da autorização deverá ser decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.
	Art. 33. A autorizatária, a seu exclusivo critério, pode desativar trechos ferroviários mediante comunicação ao regulador ferroviário, com antecedência mínima de 180 dias, devendo este tornar pública tal comunicação.	
	§ 1º A autorizatária pode alienar os trechos ferroviários desativados a novo investidor.	
	§ 2º A operação dos trechos ferroviários de que trata o § 1º deste artigo depende de aprovação da transferência da outorga de autorização pelo regulador ferroviário.	
	§ 3º A desativação de ramais ferroviários autorizados não é motivo para sanção da autorizatária, cabendo-lhe garantir a alienação ou a cessão para outra operadora ferroviária, ou, ainda, reparar ou indenizar os danos decorrentes de suas atividades, além de praticar os atos de recuperação ambiental determinados pelos órgãos competentes.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		Seção VI Dos bens vinculados à autorização
	Art. 19. Os bens móveis e imóveis constituintes da ferrovia autorizada não são reversíveis ao poder público quando a respectiva autorização for extinta, exceto na hipótese de cessão ou de arrendamento de que trata o art. 16 desta Lei.	Art. 14. Os bens móveis e imóveis constituintes da ferrovia autorizada não são reversíveis ao Poder Público, quando a respectiva autorização for extinta, exceto quando se tratar de bens públicos transferidos à autorizatória, nos termos do § 5º do art. 12.
		§ 1º Os bens públicos alienados à autorizatória não serão reversíveis.
	Parágrafo único. A autorizatória não fará jus a qualquer indenização pelo poder público em razão das melhorias que efetuar nos bens de que trata o <i>caput</i> deste artigo.	§ 2º A autorizatória não fará jus a qualquer indenização pelo Poder Público em decorrência das melhorias que efetuar nos bens reversíveis de que trata o <i>caput</i> , ainda que não tenham sido amortizadas.
		Art. 15. Os bens imóveis desapropriados para a implantação ou expansão da ferrovia serão registrados em nome da autorizatória, observado o estudo técnico de que trata o inciso II do § 1º do art. 7º ou do edital de que trata o art. 10.
		§ 1º Nos termos do contrato de autorização, os bens de que trata o <i>caput</i> poderão ficar afetados ao serviço de transporte ferroviário ou a projetos acessórios ou associados com a devida averbação no registro imobiliário.
		§ 2º Na hipótese de não execução do empreendimento de que trata o <i>caput</i> , exclusivamente em relação aos bens que tenham sido afetados na forma do § 1º, os imóveis serão revertidos ao patrimônio da União, sem direito à indenização pelas acessões e benfeitorias ou a qualquer outra indenização à autorizatória.
		Art. 16. A autorizatória poderá, a seu critério, desativar trechos ferroviários, mediante comunicação à ANTT,



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		com antecedência de, no mínimo, cento e oitenta dias, nos termos da regulamentação.
		Parágrafo único. O disposto no <i>caput</i> não se aplica aos trechos cujas áreas foram obtidas mediante desapropriação, exceto mediante anuência da ANTT.
		CAPÍTULO III DAS FERROVIAS REGISTRADAS E DO OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE
		Art. 17. Será admitida a construção e exploração de ferrovias particulares mediante registro na ANTT, desde que localizadas exclusivamente em áreas privadas e observadas as diretrizes da política nacional de transportes ferroviários.
		Parágrafo único. As ferrovias de que trata o <i>caput</i> se submeterão à regulação e à fiscalização da ANTT, restritas a questões de trânsito e segurança.
		Art. 18. O operador ferroviário independente poderá prestar serviços de transporte ferroviário mediante autorização:
		I – em ferrovia própria registrada nos termos do art. 17; e
		II – em ferrovia administrada por terceiro, mediante celebração de contrato com a administradora ferroviária.
		§ 1º A autorização ao operador ferroviário independente será outorgada automaticamente, mediante a apresentação à ANTT da documentação exigida nas normas regulatórias.
		§ 2º A regulação estabelecerá de forma objetiva os critérios, as condições e as exigências para a emissão, a manutenção e a eventual cassação da autorização de que trata o <i>caput</i> .



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 3º Os contratos celebrados entre administradoras ferroviárias e operadores ferroviários independentes, inclusive aqueles que tenham por objeto a exploração de infraestruturas ferroviárias, serão regidos pelas normas de direito privado, sem estabelecimento de qualquer relação jurídica entre os operadores ferroviários independentes e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da ANTT.
		§ 4º Nos termos da regulação, os operadores ferroviários independentes declararão anualmente à ANTT informações sobre:
		I – as infraestruturas ferroviárias e o material rodante próprios; e
		II – o contrato de compartilhamento ou acesso à ferrovia de terceiros.
	CAPÍTULO IV DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO	CAPÍTULO IV DAS FERROVIAS EXPLORADAS POR CONCESSÃO OU PERMISSÃO
	Seção I Das Concessões e das Permissões	Seção I Das concessões e das permissões
	Art. 10. Além do disposto nos artigos 18 e 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o edital e o contrato de concessão ou de permissão devem indicar, obrigatoriamente:	
	I – tarifas máximas para a execução dos serviços de transporte e para o acesso à malha ferroviária por terceiros;	
	II – os limites da garantia de capacidade de transporte a terceiros, desde que previstos no edital;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	III – obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada ao longo do período do contrato, de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.	
	IV – hipóteses nas quais a arbitragem deverá ser utilizada para resolução de conflitos entre as partes.	
	§ 1º Os níveis de capacidade de transporte devem ser fixados no contrato para cada ano de sua vigência, cabendo ao regulador ferroviário acompanhar o seu atendimento pelo concessionário ou permissionário.	
	§ 2º Os planos de investimento pactuados podem prever intervenções obrigatórias pelo concessionário ou permissionário, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.	
	§ 3º Mediante anuência prévia do regulador ferroviário, os planos de investimento podem ser revistos para fazer frente aos níveis de capacidade, nos termos do contrato.	
	§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso III do <i>caput</i> deste artigo deve ser determinado ao concessionário ou ao permissionário pelo regulador ferroviário, na periodicidade estabelecida na regulamentação.	
	§ 5º Os custos de arbitragem de que trata o inciso IV do <i>caput</i> deste artigo devem ser suportados inicialmente pelo proponente, cabendo à parte vencida arcar com esses custos após a solução do conflito.	
	Art. 11. Compete à operadora ferroviária outorgada em regime público a contratação de seguros de Responsabilidade Civil Geral e de Riscos Operacionais ou outros meios alternativos de garantias pré-aprovados pelo autorregulador ferroviário, vedado ao	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	regulador ferroviário figurar como cossegurado obrigatório das apólices contratadas.	
	Art. 12. Além do disposto nesta Lei, aplicam-se às licitações realizadas para outorga de concessões ou de permissões a legislação geral sobre concessões e licitações.	
	Seção II Das Regras de Outorga	
	Art. 7º A exploração de ferrovias será executada pela União, pelo Distrito Federal e pelos estados e municípios, no âmbito de suas respectivas competências, de forma: I – direta; ou II – indireta, por meio de autorização, permissão ou concessão.	Art. 19. O serviço de transporte ferroviário poderá ser prestado indiretamente pela União, mediante outorga por concessão ou permissão, precedida de licitação.
	Parágrafo único. A exploração direta de ferrovias, somente será permitida nas hipóteses de que trata o art. 173 da Constituição Federal e será exercida por meio de entidades estatais especializadas.	
	Art. 8º A exploração indireta de ferrovias será exercida:	
	I - em regime privado, mediante outorga de autorização.	
	II - em regime de direito público, mediante outorga de concessão ou permissão.	
	§ 1º A outorga de que trata este artigo deve ser consubstanciada em contrato que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e da regulamentação.	
	§ 2º À exploração de ferrovias em regime privado é garantida a liberdade de preços.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 3º Cabe aos órgãos de defesa da concorrência, concorrentemente com o regulador ferroviário, a repressão a práticas anticompetitivas e ao abuso do poder econômico na exploração indireta de ferrovias.	
	§ 4º A outorga de determinada ferrovia não implica a preclusão da possibilidade de outorga de outras ferrovias, ainda que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou a mesma região geográfica.	
	§ 5º No regime público, cabe ao regulador ferroviário decidir, previamente à licitação, acerca da obrigatoriedade de oferta de capacidade a terceiros.	
	Art. 9º A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura por agente transportador ferroviário, depende de inscrição válida em registro a ser instituído pelo regulador ferroviário, na forma da regulamentação.	
	§ 1º Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade para a realização do transporte de que trata o caput deste artigo.	
	§ 2º Nas ferrovias outorgadas em regime público, a oferta de capacidade mínima para a execução do transporte por agente transportador ferroviário deve obedecer ao que for estabelecido no contrato de outorga.	
	Art. 13. Aplica-se suplementarmente a esta Seção a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial seus artigos 28 a 42.	Parágrafo único. A exploração de que trata o <i>caput</i> será feita nos termos desta Medida Provisória, com aplicação supletiva do disposto:
		I – na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
		II – na Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;
		III – na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		IV – na Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004;
		V – na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017; e
		VI – na Lei nº 14.133 de 1º de abril de 2021.
	Seção II Das Devoluções e Desativações de Ramais a Pedido	Seção II Da devolução ou desativação de ramais a pedido
	Art. 14. A concessionária ou permissionária poderá requerer ao regulador ferroviário a desativação ou devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que:	Art. 20. A administradora ferroviária, em regime de concessão ou permissão, poderá requerer à ANTT a devolução ou a desativação de trechos ferroviários:
	I – não apresentem tráfego comercial nos últimos quatro anos anteriores à apresentação do pedido; ou	I – que não apresentem tráfego comercial nos cinco anos anteriores à apresentação do pedido; ou
	II – sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de concessão ou permissão, independente de prazo sem tráfego comercial, em função da extinção ou exaurimento das fontes da carga.	II – comprovadamente antieconômicos, no âmbito do respectivo contrato de concessão ou permissão, independentemente de período sem tráfego comercial, em decorrência da extinção ou do exaurimento das fontes da carga.
	§ 1º A concessionária ou permissionária deverá manter a obrigação de guarda e vigilância dos ativos até a conclusão do processo, com a apuração da devida indenização ao Poder Concedente prevista no contrato, sendo vedada a imposição de penalidades pela devolução ou desativação desde o ato do requerimento junto ao regulador ferroviário.	§ 1º A concessionária ou permissionária deverá manter a obrigação de guarda e vigilância dos ativos, até a conclusão do processo, com a apuração da devida indenização à União prevista no contrato, vedada a imposição de penalidades pela devolução ou desativação desde o ato do requerimento junto à ANTT.
	§ 2º O valor da indenização devida pela concessionária ou permissionária em razão da desativação ou devolução dos trechos de que trata o caput:	§ 2º O valor da indenização devida pela concessionária ou permissionária em decorrência da devolução ou desativação dos trechos de que trata o caput:
	I – será apurado pelo regulador ferroviário, nos termos do contrato e da metodologia de cálculo vigente, devendo ser considerada a compensação de eventuais créditos de titularidade da concessionária ou	I – será apurado pela ANTT, com o apoio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, nos termos do contrato e da metodologia de cálculo vigente, considerada a



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	permissionária perante o Poder Concedente e o regulador ferroviário;	compensação de eventuais créditos de titularidade da concessionária ou permissionária perante a União;
	II – poderá ser investido na expansão de capacidade e na ampliação da malha que remanescer sob responsabilidade do concessionário ou permissionário, ressalvada a obrigação prevista em contrato, na solução de conflitos urbanos, na preservação do patrimônio ferroviário, ou em outra malha de interesse do Poder Concedente, conforme acordado entre o regulador ferroviário e a concessionária ou a permissionária, na forma da regulamentação;	II – poderá ser investido na expansão de capacidade e na ampliação da malha que remanescer sob responsabilidade da concessionária ou permissionária, ressalvada a obrigação prevista em contrato, na solução de conflitos urbanos, na preservação do patrimônio ferroviário, ou em outra forma de investimento cruzado de interesse do Ministério da Infraestrutura, conforme acordado entre a ANTT e a concessionária ou permissionária, na forma do regulamento; e
	III – poderá ser pago no momento da cisão da malha ou ao termo do contrato de concessão ou de permissão, conforme regulamentação.	III – poderá ser pago ao termo do contrato de concessão ou de permissão.
	§ 3º O pedido de desativação ou devolução dos trechos ferroviários deverá ser acompanhado de um estudo técnico disponibilizado pela concessionária ou permissionária que indique as alternativas de destinação dos bens móveis e imóveis vinculados ao trecho desativado, como, por exemplo:	§ 3º O pedido de devolução ou desativação dos trechos ferroviários deverá ser acompanhado de estudo técnico disponibilizado pela concessionária ou permissionária que indique as alternativas de destinação dos bens móveis e imóveis vinculados ao trecho devolvido ou desativado, tais como:
	I – transferência para um novo investidor;	I – transferência para novo investidor;
	II – utilização no transporte de passageiros;	II – utilização no transporte de passageiros;
	II – criação de acessos ferroviários;	III – criação de acessos ferroviários;
	IV – destinação para finalidades culturais, históricas, turísticas ou de preservação;	IV – destinação para finalidades culturais, sociais, históricas, turísticas ou de preservação;
	V – reurbanização e formação de parques;	V – reurbanização e formação de parques; ou
	VI – alienação, na forma prevista no parágrafo único do art. 24 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.	VI – alienação, na forma prevista no parágrafo único do art. 24 da Lei nº 12.379, de 2011.
	§ 4º A destinação final dos bens móveis e imóveis relacionados ao trecho desativado ou devolvido nos termos do caput deste artigo será determinada pelo	§ 4º A destinação final dos bens móveis e imóveis relacionados ao trecho devolvido ou desativado nos termos do caput será determinada pela União,



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	regulador ferroviário, segundo as diretrizes do Poder Concedente, com base em estudo, apresentado pela concessionária ou pela permissionária responsável pela malha em que está inserido o trecho desativado ou devolvido.	observadas as diretrizes do Ministério da Infraestrutura, com base em estudo apresentado pela concessionária ou permissionária responsável pela malha em que está inserido o trecho devolvido ou desativado e observadas as atribuições da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União da Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, no caso dos bens imóveis.
		Seção III Do desenvolvimento tecnológico e da preservação da memória ferroviária
		Art. 21. Os contratos de concessão ou permissão de ferrovias firmados a partir da data de publicação desta Medida Provisória deverão prever recursos:
		I – para o desenvolvimento tecnológico do setor; e
		II – para a preservação da memória ferroviária.
		§ 1º Os recursos de que trata o inciso I do <i>caput</i> serão utilizados para a realização de pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor ferroviário, mediante aplicação dos recursos em programas prioritários, observadas as diretrizes do Ministério da Infraestrutura, 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;



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		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 Governo federal e que promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor ferroviário; ou
		V – entidade de autorregulação ferroviária de que trata esta Medida Provisória.
		§ 2º Os recursos do inciso II do <i>caput</i> serão 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 administradoras ferroviárias deverão apresentar lista com os projetos em que serão investidos os recursos de que trata o <i>caput</i> , para aprovação da ANTT.
		§ 4º Caso os produtos objeto dos investimentos de que trata o <i>caput</i> estejam relacionados a bens móveis ou imóveis, estes deverão ser públicos e não terão a sua propriedade 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 <i>caput</i> .
	CAPÍTULO VI DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO	CAPÍTULO V DAS REGRAS COMUNS PARA CONCESSÃO, PERMISSÃO E AUTORIZAÇÃO
	Seção I	Seção I



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	Da operação	Da operação
	Art. 34. A operadora ferroviária é a responsável por toda a execução do transporte, pelas operações acessórias a seu cargo, e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, bem como pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura, no transporte multimodal e nos ajustes com os usuários, independentemente de ser executada diretamente ou mediante contratação com terceiros.	Art. 22. A administradora ferroviária é a responsável, independentemente se executada diretamente ou mediante contratação com terceiros:
		I – pela prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura;
		II – pelas operações acessórias a seu cargo;
		III – pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e clientes; e
		IV – pelos compromissos que assumir:
		a) no compartilhamento de sua infraestrutura;
		b) no transporte multimodal; e
		c) nos ajustes com os usuários e clientes.
	§ 1º As operadoras ferroviárias devem informar ao regulador ferroviário a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária de sua responsabilidade.	§ 1º As administradoras ferroviárias devem informar anualmente à ANTT a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária sob sua responsabilidade.
	§ 2º O licenciamento dos trens e o controle do tráfego ferroviário para execução do transporte de passageiros ou de cargas deve ser realizado exclusivamente pela operadora ferroviária responsável pela ferrovia, respeitadas as condições operacionais e os critérios de qualidade e de segurança.	§ 2º O licenciamento dos trens e o controle do tráfego ferroviário para execução do transporte de passageiros ou de cargas deve ser realizado exclusivamente pela administradora ferroviária responsável pela ferrovia, observadas as condições operacionais e os critérios de qualidade e de segurança.
		§ 3º Compete exclusivamente à administradora ferroviária a decisão da contratação de seguros, exceto daqueles que forem obrigatórios por lei, observadas as



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		normas da Superintendência de Seguros Privados – Susep.
	Art. 35. A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria na forma da regulamentação .	Art. 23. A administradora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria.
	Art. 36. A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, em suas estações e demais instalações, é prerrogativa exclusiva da operadora ferroviária.	
	§1º A seu alvitre, e em livres condições ajustadas entre as partes, a operadora ferroviária pode licenciar a terceiros o direito de que trata o <i>caput</i> deste artigo.	
	§ 2º O direito ao exercício das atividades de que trata o <i>caput</i> 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	Seção II Do compartilhamento da infraestrutura ferroviária
	Art. 37. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve obedecer à garantia de capacidade de transporte a terceiros definida no respectivo instrumento de outorga e ao acordo comercial entre os interessados, conforme as melhores práticas do setor ferroviário.	Art. 24. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve ocorrer na forma do acordo comercial entre os interessados e das melhores práticas do setor ferroviário.
	§1º O acordo de acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais deve ser formalizado por contrato, cuj a 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.	§ 1º O acordo deve ser formalizado por contrato, resguardadas as possibilidades de arbitragem privada e de denúncia à ANTT para a solução de conflitos.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada por concessão ou permissão, a administradora ferroviária deve dar aos terceiros interessados, conforme os termos do contrato, o acesso e a justa remuneração pelo acesso.
		§ 3º Nas ferrovias outorgadas por autorização, é livre a oferta de capacidade para a realização do transporte de que trata o <i>caput</i> .
	§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.	Art. 25. O valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve ser objeto de livre negociação entre os interessados.
	§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.	§ 1º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada por concessão e permissão, o valor de que trata o <i>caput</i> deve observar os tetos tarifários fixados pela ANTT, nos termos do contrato.
		§ 2º No compartilhamento de infraestrutura entre administradoras ferroviárias federais do mesmo grupo econômico, não haverá recomposição do equilíbrio econômico- financeiro em decorrência de variações no fluxo ferroviário em malha concedida.
	Art. 38. Antes de autorizar o tráfego sobre sua malha, a operadora ferroviária pode: I – inspecionar o material rodante de terceiros, tendo por base padrões técnicos mínimos de manutenção definidos nos contratos de compartilhamento;	Art. 26. A administradora ferroviária, antes de autorizar o tráfego sobre sua malha ferroviária, pode inspecionar o material rodante de terceiros e fica responsável pela sua manutenção enquanto o material não for devolvido ao proprietário.
	§ 1º A operadora ferroviária fica responsável pela manutenção do material rodante de terceiros, enquanto não for devolvido ao proprietário.	
	Art. 38	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	II – recusar ou reparar o material rodante inspecionado nos termos do inciso I do <i>caput</i> deste artigo.	
		Parágrafo único. A administradora ferroviária pode recusar ou reparar o material rodante inspecionado nos termos dos contratos de compartilhamento, vedada a utilização de cláusulas abusivas com a finalidade de impedir a interoperabilidade ferroviária.
	§ 2º A responsabilidade e os custos de manutenção e reparação devem ser fixados em contrato, resguardadas as possibilidades de arbitragem privada e denúncia ao regulador ferroviário.	
	§ 3º Os padrões e rotinas de manutenção podem ser fixados pela autorregulação, observado o disposto no inciso I do art. 40 desta Lei.	
	Seção III Dos Investimentos de Terceiros Interessados	Seção III Dos investimentos de terceiros interessados
	Art. 15. As operadoras ferroviárias podem contratar e receber investimentos de usuários investidores para o aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada ou execução de projetos acessórios ou associados, nos termos da regulamentação	Art. 27. As administradoras ferroviárias podem contratar e receber investimentos de terceiros interessados para o aumento de capacidade, o aprimoramento ou a adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada ou a execução de projetos acessórios ou associados, nos termos da regulamentação.
	§ 1ª As partes ajustarão as condições dos investimentos de que trata o caput por meio de contrato, cuja cópia deverá ser encaminhada ao regulador ferroviário.	§ 1º A forma, os prazos, os montantes e a compensação financeira dos investimentos a que se refere o caput devem ser livremente negociados e acordados em contrato único, firmado entre a administradora ferroviária e o terceiro interessado, cuja cópia será enviada à ANTT para informação e registro.
	§ 2º Caso os investimentos realizados na forma do caput impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência da concessão ou	§ 2º Caso os investimentos realizados na forma do caput impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	permissão, deverá ser requerida anuência prévia do Poder Concedente , conforme regulamentação.	outorgado por concessão ou por permissão, deverá ser requerida anuência do Ministério da Infraestrutura , previamente à vigência do contrato de que trata o caput , conforme regulamentação.
	§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o usuário investidor e a operadora ferroviária se estendem a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação.	§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o terceiro interessado e a administradora ferroviária se estendem a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação.
	§ 4º Os investimentos recebidos de terceiros interessados de que trata o caput deste artigo podem contribuir para o cumprimento das metas pactuadas, sem prejuízo das responsabilidades da operadora ferroviária estipuladas no contrato de concessão ou permissão .	§ 4º Os investimentos voluntariamente recebidos de terceiros interessados podem ser aplicados pelas administradoras ferroviárias para o cumprimento das metas pactuadas com a ANTT .
	§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o caput deste artigo , salvo material rodante, devem ser incorporados ao patrimônio inerente à operação ferroviária, não sendo devida, nem ao usuário investidor, nem à operadora ferroviária , qualquer indenização por parte da União, quando da reversão prevista no contrato de outorga.	§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o caput , exceto o material rodante, deverão ser incorporados ao patrimônio inerente à operação ferroviária e não será devida ao terceiro interessado ou à administradora ferroviária qualquer indenização por parte da União, quando da reversão prevista no contrato de outorga.
	§ 6º É vedada a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público no escopo dos contratos de que trata o caput deste artigo.	§ 6º É vedada a revisão do teto tarifário motivada exclusivamente pelo escopo dos contratos de que trata o caput ou outra forma de ônus para o ente público.
		§ 7º Os imóveis edificados em razão dos investimentos de que trata o caput , quando pactuados com concessionárias e permissionárias, reverterão ao patrimônio da União ao termo do contrato único de que trata o § 1º.
	CAPÍTULO IX DAS OPERAÇÕES URBANÍSTICAS	Seção IV Das operações urbanísticas



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	Art. 56. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou de expansão urbana observará o disposto no plano diretor municipal e no plano de desenvolvimento urbano integrado.	Art. 28. A instalação de nova infraestrutura ferroviária em zonas urbanas ou em zonas de expansão urbana deve observar o regime urbanístico disposto em legislação municipal e distrital e as disposições do plano municipal de mobilidade urbana, quando houver.
		§ 1º Quando se tratar de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas formalmente instituídas, deverão ser observadas também as disposições do plano de desenvolvimento urbano integrado.
		§ 2º O disposto no <i>caput</i> não se aplica às instalações internas dos portos organizados, que deverão observar o respectivo plano de desenvolvimento e zoneamento.
	Art. 57. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrange o projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana.	Art. 29. O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias poderá abranger o projeto urbanístico do entorno, com a finalidade de minimizar possíveis impactos negativos e propiciar o melhor aproveitamento do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para o desenvolvimento urbano.
	§ 1º O projeto urbanístico de que trata o <i>caput</i> 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.	§ 1º O projeto urbanístico de que trata o <i>caput</i> poderá ser elaborado pela administradora ferroviária ou a seu requerimento e deverá ser submetido à aprovação do Município, observado, nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o respectivo regime de governança interfederativa.
	§ 2º A execução do projeto urbanístico pode ser delegada à operadora ferroviária por meio de sociedade de propósito específico, que poderá:	§ 2º O projeto urbanístico aprovado pela administração pública poderá ser executado por meio de sociedade de propósito específico composta pela administradora ferroviária , que poderá:
	I – ser constituída sob a forma de fundo de investimento imobiliário, que isole sua contabilidade e gestão, especialmente quanto ao recebimento de receitas, administração de ativos e recolhimento de tributos ;	I – constituir fundo de investimento imobiliário, de forma a isolar sua contabilidade e gestão, especialmente quanto: a) ao recebimento de receitas;



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		b) à administração de ativos; e c) ao recolhimento de impostos e taxas;
	II – ser aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação, mediante sua entrega a título de integralização de capital;	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;	III – promover a fase executória de desapropriações e adquirir contratualmente direitos reais não incorporados ao seu patrimônio; e
	IV – alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir;	IV – alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir.
	V – receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação.	
	§ 3o A operadora ferroviária ou a sociedade de propósito específico vinculada ao empreendimento referido no caput deste artigo poderá receber delegação específica do poder público para auxiliar operacionalmente na arrecadação de contribuição de melhoria referente a obras que executar.	
	Art. 58. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios podem permitir e promover a exploração de bens imóveis de sua titularidade para uso urbanístico pelas operadoras ferroviárias em projetos de transporte, acessórios ou associados.	
	CAPÍTULO VII DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA	Seção V Da autorregulação
	Art. 39. As operadoras ferroviárias podem se associar voluntariamente sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, para promover a	Art. 30. Ficam as administradoras ferroviárias e os operadores ferroviários independentes autorizados a se associar em entidade autorregulatória, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos,



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	autorregulação, nos termos de seu estatuto, desta Lei e de sua regulamentação.	para promover sua autorregulação técnico-operacional , nos termos de seu estatuto, desta Medida Provisória e de sua regulamentação.
	§ 1º As operadoras ferroviárias outorgadas por entes subnacionais podem aderir à associação de que trata o <i>caput</i> deste artigo , na forma do estatuto .	§ 1º As administradoras ferroviárias outorgadas por entes federativos podem aderir à associação de que trata o <i>caput</i> , na forma da regulamentação .
	§ 2º O estatuto da entidade autorregulatória de que trata o <i>caput</i> 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.	§ 2º As normas estabelecidas pela entidade autorregulatória não vinculam as empresas não aderentes à autorregulação.
	Art. 40. A autorregulação ferroviária compreende as seguintes funções:	Art. 31. 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;	I – instituição de normas técnicas de padrões exclusivamente técnico-operacionais da execução do transporte ferroviário, notadamente quanto à via permanente, aos sistemas de segurança e ao material rodante, com vistas à maximização da interconexão e da produtividade ferroviárias;
	II – conciliação de conflitos entre seus membros, excetuados os de ordem comercial;	II – conciliação de conflitos entre seus membros, exceto daqueles de ordem comercial;
	III – coordenação, planejamento e administração em cooperação do controle operacional das malhas ferroviárias operadas por pelos membros do autorregulador ferroviário ;	III – coordenação, planejamento e administração em cooperação do controle operacional das malhas ferroviárias operadas pelos membros da entidade autorregulatória ferroviária ;
	IV – autorregulação e coordenação da atuação dos seus membros para assegurar neutralidade com relação aos interesses dos usuários;	IV – coordenação da atuação dos seus membros para assegurar neutralidade com relação aos interesses dos usuários;
	V – solicitação ao órgão regulador de revogação e de alteração de normas incompatíveis com a eficiência ou a produtividade ferroviárias;	V – solicitação à ANTT de revogação e de alteração de atos normativos incompatíveis com a eficiência ou a produtividade ferroviárias;



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	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;	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; e
	VII – aprovação de programas de gestão de manutenção, de riscos e de garantias das operações de transportes.	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.	§ 1º É vedada ao autorregulador ferroviário a edição de norma ou de especificação técnica que dificulte ou impeça a interconexão por outra administradora ferroviária ou outro operador ferroviário independente , sem motivo justificado.
	§ 2º O autorregulador implementará programa de integridade e canal de ouvidoria.	§ 2º O autorregulador implementará programa de integridade, canal de ouvidoria e conselho de administração .
	Art. 41. O autorregulador ferroviário será dirigido em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto.	Art. 32. A entidade de autorregulação ferroviária será dirigida em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto.
	Parágrafo único. Os diretores devem ser escolhidos entre os representantes das operadoras ferroviárias associadas, com experiência técnico-operacional em ferrovias e com notório conhecimento das melhores práticas do setor ferroviário.	Parágrafo único. Os diretores serão escolhidos entre os representantes das administradoras ferroviárias associadas, com experiência técnico-operacional em ferrovias e com notório conhecimento das melhores práticas do setor ferroviário.
	Art. 42. Nos termos da regulamentação, o autorregulador ferroviário fica submetido à supervisão do regulador ferroviário, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.	Art. 33. Nos termos da regulamentação, o autorregulador ferroviário fica submetido à supervisão da ANTT, à qual caberá:
		I – regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário;
	Art. 42. Nos termos da regulamentação, o autorregulador ferroviário fica submetido à supervisão	II – resolver as contestações e decidir os conflitos; e



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	do regulador ferroviário, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.	
		III – realizar fiscalizações, por iniciativa própria ou por provocação de terceiros interessados nas ferrovias associadas à autorregulação, quanto a aspectos de segurança.
	Parágrafo único. A regulação de temas técnico-operacionais da operação das ferrovias deve ser reservada à autorregulação, constituindo exceção a interferência do regulador ferroviário.	Parágrafo único. A regulação de temas técnico-operacionais da operação das ferrovias será reservada tanto quanto possível à autorregulação.
	Art. 43. As normas ou especificações técnicas da entidade autorreguladora que interfiram na competitividade do mercado submetem-se ao controle dos órgãos e entidades de defesa da concorrência, que poderá requerer manifestação do regulador ferroviário para subsidiar sua decisão.	
		CAPÍTULO VI DA ADAPTAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO PARA AUTORIZAÇÃO
	Art. 60. A concessionária exploradora de infraestrutura ferroviária com contrato vigente na data de promulgação desta Lei poderá requerer a adaptação de seu contrato, de concessão para o de autorização, caso se configure assimetria concorrencial motivada, exclusivamente, pela entrada em operação de ferrovia construída a partir de autorização ferroviária posterior, de forma a caracterizar a operação em mercado logístico competitivo.	Art. 34. A concessionária ferroviária federal com contrato vigente na data de publicação desta Medida Provisória poderá requerer a adaptação do contrato de concessão para autorização. § 1º A adaptação de que trata o caput poderá 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 atual administradora ferroviária, de forma a expandir a



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		extensão ou a capacidade ferroviária, no mesmo mercado relevante, em percentual não inferior a cinquenta por cento, definido na decisão de que trata o § 2º.
		§ 2º Caberá ao Ministério da Infraestrutura a decisão final pela adaptação do contrato de que trata o <i>caput</i> , cujo parâmetro será a busca pela eficiência econômica, ouvidos:
		I – o Comitê Interministerial de Planejamento da Infraestrutura; e
		II – o órgão de que trata o art. 19 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.
		§ 3º Para fins da adaptação de que trata o § 1º, consideram-se integrantes do mesmo grupo econômico da atual administradora 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 <i>caput</i> , a possibilidade de adaptação fica restrita aos trechos em que haja efetiva contestabilidade, a ser aferida por meio de análise de mercado relevante, ouvido o órgão de que trata o art. 19 da Lei nº 12.529, de 2011.
	§ 1º A adaptação de que trata o <i>caput</i> deste artigo estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do outorgado:	§ 5º A adaptação de que trata o <i>caput</i> ficará condicionada ao atendimento das seguintes exigências pelo outorgado:
	I – inexistência de multas ou encargos setoriais não pagos à União;	I – inexistência de multas ou encargos setoriais não pagos à União;
	II – manutenção das obrigações de eventuais investimentos contratados no regime público, além das obrigações de transporte já celebradas com os usuários do sistema;	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



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		de investimentos em malha de interesse da administração pública, além das obrigações de transporte 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;	III – prestação de serviço adequado, nos termos do contrato; e
	IV – assunção, pela requerente, de compromissos de investimentos, para garantia de capacidade de transporte em malha própria ou no interesse da Administração Pública; e	
	V – manutenção, pela duração do contrato, de linha regular de serviços de transporte de passageiros já operada pela concessionária.	IV – manutenção de serviços de transporte de passageiros no novo contrato de autorização, na hipótese de a concessionária requerente já operar linha regular de transporte de passageiros.
	§ 2º A adaptação incluirá o direito de uso, pela autorizatória, de todos os ativos de propriedade da União que sejam essenciais à sua operação.	§ 6º A adaptação incluirá o direito à exploração dos ativos anteriormente vinculados ao contrato de concessão.
	§ 3º O prazo do contrato de autorização adaptado será o mesmo da concessão, incluído o prazo da prorrogação do contrato de parceria de que trata a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, quando houver.	§ 7º O prazo do contrato de autorização adaptado será o mesmo prazo da concessão, incluído o prazo da prorrogação do contrato de parceria já efetivada.
	§ 4º É facultada a prorrogação do prazo da autorização originária da adaptação, uma única vez, caso ainda não tenha havido nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.	§ 8º É facultada a prorrogação do prazo da autorização originária da adaptação nos mesmos prazos do § 1º do art. 6º, a critério do poder concedente, mediante pagamento pela extensão contratual, nos termos de regulamento.
	§ 5º Os bens móveis afetos ao contrato de que trata o caput deste artigo serão disciplinados nos termos do § 5º do art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.	§ 9º Os bens móveis afetos ao contrato de que trata o caput serão disciplinados nos termos do § 5º do art. 25 da Lei nº 13.448, de 2017.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 6º Finalizado o contrato de autorização pactuado nos termos desta seção:	§ 10. Encerrada a vigência do contrato de autorização pactuado nos termos desta Seção:
	I - os bens imóveis deverão ser revertidos ao poder público; e	I – os bens imóveis serão revertidos ao Poder Público; e
	II - os bens móveis adquiridos após a adaptação pela operadora ferroviária não serão reversíveis.	II – os bens móveis adquiridos após a adaptação pela administradora ferroviária não serão reversíveis, ressalvado o disposto no § 9º.
	§ 7º Caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.	Art. 35. A concessionária ferroviária poderá requerer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme os termos do contrato, quando provar o desequilíbrio decorrente da outorga de autorização de que trata o inciso I do § 1º do art. 34.
	§ 8º O reequilíbrio de que trata o parágrafo anterior poderá ocorrer, nos termos da legislação, notadamente por:	Parágrafo único. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o caput poderá ocorrer, nos termos da legislação e do contrato, por:
	I – redução do valor de outorga;	I – redução do valor de outorga;
	II - aumento do teto tarifário; e	II – aumento do teto tarifário;
	III – supressão da obrigação de investimentos;	III – supressão da obrigação de investimentos;
		IV – adaptação do contrato;
		V – ampliação de prazo; e
		VI -indenização.
	§ 9º O valor econômico quando necessário à adaptação de contratos poderá ser revertido em compromissos de investimento, priorizados conforme diretrizes do Poder Executivo, em malha de interesse da Administração.	Art. 36. O valor eventualmente devido ao poder concedente em decorrência da adaptação de contrato de concessão para autorização, mantidas as obrigações financeiras da concessionária perante a União, poderá ser convertido em investimento em malhas de interesse da administração pública, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		Parágrafo único. Eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro promovida nos termos do <i>caput</i> e do parágrafo único do art. 35 deverá ser considerada no cálculo do valor de que trata o <i>caput</i> , na hipótese de a concessionária ferroviária federal solicitar posteriormente a adaptação do contrato de concessão para autorização.
	§ 10. O regulamento disporá sobre procedimento de que trata este artigo, definindo a assimetria concorrencial de que trata o caput deste artigo, bem como os demais detalhes necessários ao seu fiel cumprimento.	
	CAPÍTULO VIII DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO	CAPÍTULO VII DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
	Seção I Da Segurança e da Proteção do Trânsito	Seção I Da segurança e da proteção do trânsito
	Art. 44. Compete à reguladora ferroviária:	
	I – regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviário;	
	II – realizar fiscalizações nas ferrovias, por iniciativa própria ou por provocação de terceiros interessados, quanto a aspectos de segurança.	
	Art. 45. As operadoras ferroviárias ficam sujeitas à regulação e à fiscalização do regulador ferroviário, e devem:	Art. 37. As administradoras ferroviárias e os operadores ferroviários independentes ficam sujeitos à regulação e à fiscalização da ANTT.
	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.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 1º A ANTT estabelecerá normas de trânsito e transporte ferroviários que disponham sobre, entre outros assuntos:
		I – o uso de sinais sonoros, como buzinas e sinos;
		II – formas de proteção nos vagões;
		III – a velocidade dos trens; e
		IV – o tamanho da composição ferroviária.
	Parágrafo único. Os acidentes e ocorrências serão classificados pelo regulador ferroviário quanto a gravidade, previsibilidade e inevitabilidade, nos termos da regulamentação, que também definirá as hipóteses de responsabilização administrativa da operadora ferroviária.	§ 2º Os acidentes e as ocorrências serão classificados quanto a gravidade, previsibilidade, responsabilidade e inevitabilidade, nos termos da regulamentação.
		§ 3º Os acidentes causados exclusivamente por culpa de terceiros:
		I – ensejarão a realização de campanhas educacionais e outras obrigações administrativas alternativas, de forma a reduzir sua ocorrência; e
		II – não serão imputáveis à administradora ferroviária ou computados para fins de cumprimento das metas de segurança da ANTT.
		§ 4º Na forma da regulamentação, as administradoras ferroviárias deverão, relativamente aos acidentes referidos no § 3º:
		I – manter o registro da sua ocorrência separadamente; e
		II – comunicar a sua ocorrência à entidade reguladora.
	Art. 46. A operadora ferroviária é responsável pela implantação de dispositivos de proteção e de segurança ao longo de suas faixas de domínio.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	Parágrafo único. A responsabilidade da operadora ferroviária abrange a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações necessários à segurança da operação em situações regulares e de emergência decorrentes do transporte ferroviário.	
	Art. 47. As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com outros modos de transporte, inclusive os não motorizados, nos termos da regulamentação nacional.	Art. 38. As linhas férreas têm prioridade de trânsito nas interseções em nível com outros modos de transporte, inclusive os não motorizados, nos termos da legislação 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.	§ 1º A disciplina do cruzamento ferroviário é definida pela administradora ferroviária, observada a legislação 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.	§ 2º O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local.
	§ 5º A abertura ao tráfego de qualquer segmento ferroviário depende de aprovação do regulador ferroviário, observados critérios objetivos de segurança, nos termos da regulamentação nacional.	
	§ 6º Trens de serviço ou de socorro têm prioridade de tráfego sobre os demais.	
	Art. 48. A operadora ferroviária não pode impedir a travessia em desnível de suas linhas por outras vias posteriormente estabelecidas, devendo o modo de cruzamento ser fixado pela própria operadora tendo em	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	vista a segurança do tráfego e observada a regulamentação nacional.	
	Parágrafo único. Não havendo acordo entre as partes, a travessia deve ser decidida pelo regulador ferroviário.	
	Art. 49. Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou de pagamento pelo uso da faixa de domínio, a operadora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.	Art. 39. Ressalvados os direitos à cobrança de indenizações ou de pagamento pelo uso da faixa de domínio, a administradora ferroviária não pode impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observada a regulamentação nacional específica de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.
	§ 1º Os encargos de construção, conservação e vigilância cabem à parte que executar o serviço mais recente.	§ 1º Os encargos de construção, conservação e vigilância cabem à parte que executar o serviço mais recente.
	§ 2º A operadora ferroviária pode cobrar das concessionárias, permissionárias ou autarquias de serviço público pelo uso da faixa de domínio, exceto quando houver isenção prevista em legislação específica.	§ 2º A administradora ferroviária poderá cobrar pelo uso da faixa de domínio, inclusive de concessionárias, permissionárias ou autarquias que prestem serviço público, exceto quando houver isenção prevista em lei específica.
	§ 3º A cobrança prevista no § 2º deste artigo altera o equilíbrio econômico-financeiro das ferrovias outorgadas sob regime de direito público.	
	Art. 50. O transporte de produtos perigosos será realizado em conformidade com a legislação específica.	
	Art. 51. Em caso de conflito ou de acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado, de imediato, a providenciar o socorro necessário e a dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	Art. 52. A operadora ferroviária deve manter cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo, cujo conteúdo deve ser compartilhado com as autoridades que o requererem.	
	Seção II Da Segurança e da Vigilância do Transporte	Seção II Da segurança e da vigilância do transporte de passageiros
	Art. 53. A operadora ferroviária tem o dever de adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativas destinadas a:	Art. 40. A administradora ferroviária e os operadores ferroviários independentes devem 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;	I – garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;
	III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;	II – garantir a segurança dos passageiros e a integridade dos bens que lhe forem confiados; e
	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.	III – salvaguardar o serviço ferroviário contra atos de interferência ilícita.
	Art. 54. Compete à operadora ferroviária exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com as autoridades policiais competentes.	Art. 41. Compete à administradora ferroviária e ao operador ferroviário independente exercer a vigilância em suas dependências, em ação harmônica com os órgãos policiais competentes, nos termos da regulamentação.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 1º Em caso de crime praticado em material rodante ou em imóveis sob responsabilidade da operadora ferroviária, sua equipe de segurança, independentemente da presença de autoridade ou de agente policial, deverá:	
	I – remover os feridos para pronto-socorro ou para hospital;	
	II – prender em flagrante os autores de crimes ou de contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente;	
	III – isolar o local para verificações e perícias.	
	§ 2º As providências de que trata o § 1º deste artigo devem ser tomadas sem a paralisação do tráfego, desde que seja seguro.	
	§ 3º Em qualquer dos casos previstos no § 1º deste artigo, após a adoção das providências previstas, a segurança da operadora ferroviária deve lavrar e encaminhar à autoridade policial competente boletim de ocorrência em que devem ser consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.	
	§ 4º A operadora ferroviária é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, bem como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia de boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido.	
	Art. 55. A operadora ferroviária pode exigir que os passageiros e sua bagagem sejam submetidos a procedimentos de registro, de vistoria e de segurança, na forma da regulamentação .	Parágrafo único. A administradora ferroviária e o operador ferroviário independente podem exigir, nas estações ou nos trens sob sua responsabilidade , que os passageiros e sua bagagem sejam submetidos a procedimentos de registro, de vistoria e de segurança.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		CAPÍTULO VIII DO PROGRAMA DE AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS
		Art. 42. Fica instituído o Programa de Autorizações Ferroviárias, com a finalidade de promover investimentos privados no setor ferroviário por meio de outorgas por autorizações.
		§ 1º O Programa de Autorizações Ferroviárias abrange, entre outras atividades:
		I – a cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios, a fim de identificar e selecionar ferrovias de acesso e de ligação aptas à exploração pelo mercado;
		II – a interlocução com o setor produtivo para priorização de segmentos ferroviários por meio de autorização;
		III – o planejamento, a supervisão e a oferta de segmentos ferroviários para exploração por autorizações;
		IV – a deliberação sobre as diretrizes necessárias ao desenvolvimento tecnológico no setor ferroviário; e
		V – a fixação das diretrizes da autorregulação de que trata a Seção V do Capítulo V.
		§ 2º São princípios do Programa de Autorização Ferroviária:
		I – estabilidade das políticas públicas do setor ferroviário;
		II – legalidade, impessoalidade, eficiência e transparência da atuação governamental; e
		III – garantia de segurança jurídica aos agentes públicos, às entidades estatais e aos particulares envolvidos.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 3º São objetivos do Programa de Autorização Ferroviária:
		I – ampliar as oportunidades de investimento e emprego e estimular o desenvolvimento do setor ferroviário no País;
		II – incentivar a realização de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica no setor ferroviário;
		III – ampliar a capacidade disponível e a qualidade de transporte ferroviário de cargas, de modo a buscar o equilíbrio na matriz de transporte;
		IV – fomentar o investimento privado para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros;
		V – ampliar a competição intra e intermodal, de modo a buscar a diminuição dos custos de transporte; e
		VI – buscar sinergia entre os objetivos estratégicos do setor ferroviário e o interesse do setor privado, com o intuito de diminuir os riscos e aumentar a atratividade dos projetos.
		Art. 43. As entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura poderão apoiar as seguintes atividades de exploração de ferrovias em regime de autorização, sem prejuízo de outras que lhe sejam atribuídas pelo Ministério:
		I – análise dos requerimentos de autorização;
		II – elaboração de estudos para subsidiar os chamamentos públicos, incluída a priorização de trechos, pesquisas e prospecções de mercado;
		III – fiscalização das autorizatárias;



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		IV – supervisão dos compromissos de investimento em malhas de interesse da administração pública, decorrentes da devolução ou desativação de trechos ferroviários ou da adaptação de contrato de concessão para autorização;
		V – gestão do patrimônio público ferroviário; e VI – obtenção de licenças ambientais.
	CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	CAPÍTULO IX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS
	Art. 59. As definições e determinações desta Lei se estendem a toda e qualquer infraestrutura, material rodante e sistema de transporte que se equipare, quanto ao fluxo de veículos em faixa exclusiva e específica fixada majoritariamente em solo, com comportamento e necessidade de organização de trânsito e de tráfego de uma ferrovia.	
	Parágrafo único. Em caso de divergência, caberá ao regulador ferroviário definir como a regulação ferroviária será aplicada aos sistemas alternativos mencionados no caput deste artigo.	
	Art. 61. Ficam prorrogadas por 24 meses, em virtude da pandemia de covid-19, todas as obrigações não financeiras assumidas em decorrência das Leis no 13.448, de 5 de junho de 2017, e no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, por concessionárias ferroviárias federais.	
	§ 1º É vedada a prorrogação de prazos ou renegociação de valores referentes ao pagamento de outorgas.	
	§ 2º O regulador ferroviário federal deverá, no prazo de até seis meses do início da vigência desta Lei, realizar os ajustes contratuais necessários ao cumprimento do disposto no caput deste artigo.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	Art. 62. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.	
	§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações descritas no caput deste artigo deverão ser aplicados em projetos de estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluindo nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 14 desta Lei.	
	§ 2º Os recursos mencionados no § 1º deste artigo deverão ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, na forma do regulamento.	
	Art. 63. Caso, nos primeiros cinco anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 22 ou 23 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais, ou protocoladas na proposta vencedora.	
	§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência de que trata o caput deste artigo e oferecerá prazo de até quinze dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.	
	§ 2º A inexecução ou atraso na construção das obras decorrentes da autorização obtida na forma do caput deste artigo sujeita o concessionário beneficiado com o direito de preferência a perda da autorização e multa	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	correspondente aos valores de investimento protocolados no requerimento de autorização.	
Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941	Art. 64. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:	Art. 44. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:
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. 3º Podem promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato:	“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;	I – os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e os permissionários de serviços públicos;	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;	II – as entidades públicas;	II – as entidades públicas;
III - as entidades que exerçam funções delegadas pelo Poder Público; e	III – as entidades que exerçam funções delegadas do Poder Público; e	III – as entidades que exerçam funções delegadas pelo Poder Público; e
	IV – as autorizatárias para a exploração de ferrovias como atividade econômica.” (NR)	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 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.	“Art. 4º	“Art. 4º
Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à urbanização ou à reurbanização realizada mediante concessão ou parceria público-privada, o edital de	Parágrafo único. Quando a desapropriação se destinar à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo,	Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
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.	a receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor." (NR)	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 Consideram-se casos de utilidade pública:	Art. 5º	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. (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) Vigência encerrada	§ 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.	§ 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.
§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º nos casos de desapropriação para fins de execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo. (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) Vigência encerrada	§ 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).	§ 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 reparcelamento do solo, desde que seja assegurada a destinação prevista no referido plano de urbanização ou de parcelamento de solo." (NR).
Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973	Art. 65. A Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
Art. 176-A. O registro de aquisição originária ensejará a abertura de matrícula relativa ao imóvel adquirido se não houver ou quando: — (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) — Vigência encerrada I — atingir parte de imóvel objeto de registro anterior; ou — (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) — Vigência encerrada II — atingir, total ou parcialmente, mais de um imóvel objeto de registro anterior. — (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) — Vigência encerrada	“Art. 176-A. O registro de aquisição originária ou de desapropriação amigável ou judicial ocasionará a abertura de matrícula, se não houver, relativa ao imóvel adquirido ou quando atingir, total ou parcialmente, um ou mais imóveis objeto de registro anterior.	
§ 1º A matrícula será aberta com base em planta e memorial descritivo do imóvel utilizados na instrução do procedimento administrativo ou judicial que ensejou a aquisição. — (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) — Vigência encerrada	§ 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 deverão, conforme o caso, ser encerradas ou receber averbação dos respectivos desfalques, dispensada, para este fim, a retificação do memorial descritivo da área remanescente. (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) — Vigência encerrada	§ 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 Eventuais divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não obstarão o registro. — (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) — Vigência encerrada	§ 3º Divergências entre a descrição do imóvel constante do registro e aquela apresentada pelo requerente não impedirão o registro.	
§ 4º Se a área adquirida em caráter originário for maior do que a constante do registro existente, a informação sobre a diferença apurada será averbada na matrícula aberta. — (Incluído pela Medida Provisória nº 700, de 2015) — Vigência encerrada	§ 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.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	§ 5º O disposto no <i>caput</i> 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 – Podem, ainda, ser unificados, com abertura de matrícula única:	“ Art. 235.	
.....	
III – 2 (dois) ou mais imóveis contíguos objeto de imissão provisória na posse registrada em nome da União, Estado, Município ou Distrito Federal.	III – dois ou mais imóveis contíguos objetos de imissão provisória registrada em nome da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios ou de suas entidades delegadas ou contratadas e sua respectiva cessão e promessa de cessão.	
.....	
§ 3º Na hipótese de que trata o inciso III, a unificação das matrículas poderá abranger um ou mais imóveis de domínio público que sejam contíguos à área objeto da imissão provisória na posse.	§ 3º Na hipótese de que trata o inciso III do <i>caput</i> deste artigo, a unificação poderá abranger matrículas ou transcrições relativas a imóveis contíguos àqueles que tenham sido objeto da imissão provisória na posse.” (NR)	
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Art. 68. Os arts. 24, 25, 38, 58 e 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:	Art. 45. A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:
Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do <i>caput</i> do art. 12 serão realizadas sob a forma de:		" Art. 13.
.....	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
Parágrafo único. Considera-se, para os fins da alínea d do inciso V do <i>caput</i> , operador ferroviário independente a pessoa jurídica detentora de autorização para transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura.		Parágrafo único. A exploração de ferrovias será disciplinada em legislação específica." (NR)
Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:		"Art. 14.
I – depende de concessão:		I –
a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação;		a) a exploração das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação;
.....		....." (NR)
Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:	"Art. 24.	"Art. 24.
.....
IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;	IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, quando o contrato assim o exigir.	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;
.....	....." (NR)	.....
Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:		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. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:	"Art. 25.	"Art. 25.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
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;	I – publicar os editais, julgar as licitações e as seleções, celebrar os contratos para exploração indireta de ferrovias, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso;	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 para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;	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;	III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão e de permissão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;
.....
V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, 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;	V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientando e disciplinando a interconexão entre as diferentes ferrovias, e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;	V – regular e coordenar a atuação das concessionárias, das permissionárias e das autorizatárias, 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, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.	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;	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 infraestrutura ferroviária explorada por concessionários.	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;	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



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	IX – supervisionar as associações privadas de autorregulação ferroviária, cuja criação e funcionamento reger-se-ão por legislação específica.	IX – supervisionar a atividade de autorregulação ferroviária.
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.	Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V do <i>caput</i> 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)	Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V do <i>caput</i> , 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 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.	“ 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. 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)
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:	“ Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na ANTAQ a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos dois anos anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:	
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.	§ 1º Fica também impedido de exercer cargo de direção, pelo prazo de que dispõe o <i>caput</i> , o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	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 <i>caput</i> deste artigo será contado pelo dobro do tempo que durar o exercício do mandato na direção da autorregulação, até o limite de quarentena de quatro anos." (NR)	
Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final .		"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\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)		"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. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:	“Art. 82.	“Art. 82.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
§ 1º As atribuições a que se refere o <i>caput</i> não se aplicam aos elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ.	§ 1º As atribuições a que se refere o <i>caput</i> deste artigo não se aplicam aos elementos da infraestrutura arrendados ou outorgados para exploração indireta pela ANTT e pela ANTAQ	§ 1º As atribuições a que se refere o <i>caput</i> não se aplicam aos elementos da infraestrutura autorizados, concedidos ou arrendados pela ANTT e pela Antaq.
.....	.....” (NR)	.....” (NR)
Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011	Art. 72. A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:	Art. 46. A Lei nº 12.379, 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.	“ 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. 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:		"Art. 10.
I – aprovação de lei específica, no caso do transporte terrestre e aquaviário;		I – aprovação de lei específica, no caso do transporte rodoviário e aquaviário;
.....		.....” (NR)
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:	“ Art. 20.	“ Art. 20.
.....
IV – promover ligações necessárias à segurança nacional.	IV – promover ligações necessárias à segurança e à economia nacionais; e	IV – promover ligações necessárias à segurança e à economia nacionais.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações de propriedade da União.	Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações das ferrovias outorgadas pela União. " (NR)	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. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:	"Art. 21.	"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 ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais;	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;	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 – 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.	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	V – Ferrovias de Acesso: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam entre si pontos de origem ou destino de cargas ou de passageiros; e
	VI – Ferrovias Radiais: as que partem da Capital Federal , em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País." (NR)	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" ou "AF", indicativo de estrada de ferro ou de acesso ferroviário, respectivamente.	"Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo "EF" .	"Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo EF.
§ 1º O símbolo "EF" é acompanhado por um número de 3 (três) algarismos , com os seguintes significados:	§ 1º O símbolo "EF" é acompanhado por uma sequência de três caracteres , com os seguintes significados:	§ 1º O símbolo EF é acompanhado por uma sequência de 3 (três) caracteres , com os seguintes significados:
I – o primeiro algarismo indica a categoria da ferrovia, sendo:	I – o primeiro caractere indica a categoria da ferrovia, sendo:	I – o primeiro caractere indica a categoria da ferrovia, sendo:



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
a) 1 (um) para as longitudinais;	a) 1 para as longitudinais;	a) 1 (um) para as Ferrovias Longitudinais;
b) 2 (dois) para as transversais;	b) 2 para as transversais;	b) 2 (dois) para as Ferrovias Transversais;
c) 3 (três) para as diagonais; e	c) 3 para as diagonais;	c) 3 (três) para as Ferrovias Diagonais;
d) 4 (quatro) para as ligações;	d) 4 para as de ligação;	d) 4 (três) para as Ferrovias de Ligação;
	e) 0 para as radiais;	e) 0 para as Ferrovias Radiais; e
	f) A para as de acesso;	f) A para as Ferrovias de Acesso; e
II – os outros 2 (dois) algarismos indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.	II – os outros dois caracteres indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.	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 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.	§ 2º Nas ferrovias de acesso os dois últimos caracteres serão preenchidos por letras e números, indicativos da sequência histórica de criação das ferrovias, segundo sistemática definida pelo órgão competente.” (NR)	§ 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. O Anexo III apresenta a relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal.		"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:	"Art. 23-A. As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:
	I – bitola;	I – bitola;
	II – orientação geográfica;	II – orientação geográfica;
	III – designação e numeração;	III – designação e numeração;



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	IV – titularidade:	IV – titularidade:
	a) pública;	a) pública; ou
	b) privada;	b) privada;
	V – competência:	V – competência:
	a) federal;	a) federal;
	b) estadual;	b) estadual;
	c) distrital;	c) distrital; ou
	d) municipal;	d) municipal;
	VI – capacidade;	VI – capacidade;
	VII – movimentação;	VII – movimentação; e
	VIII – receita.”	VIII – receita.” (NR)
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.	“Art. 24. Fica a União autorizada a desativar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, para os quais não haja operadores interessados em sua outorga.	“Art. 24. Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento, concessão ou alienação.
Parágrafo único. A União poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos no <i>caput</i> deste artigo.	Parágrafo único. Decorridos cinco anos da decretação da desativação, a faixa de domínio do trecho desativado poderá ser erradicada e utilizada apenas para finalidades que não impeçam sua posterior reutilização como ferrovia.” (NR)	..... ....." (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;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	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 <i>caput</i> em formato tabular e geográfico.	
	§ 2º As informações geoespaciais de que trata o § 1º deste artigo conterão, no mínimo, as características técnicas e físicas da infraestrutura, a capacidade de transporte, sua designação e numeração, quando aplicáveis, a titularidade, e a indicação de seu operador.”	
Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998	Art. 67. O art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:	Art. 47. A Lei nº 9.636, de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:
Art. 1º É o Poder Executivo autorizado, por intermédio da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União da Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, a executar ações de identificação, de demarcação, de cadastramento, de		"Art. 1º



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
registro e de fiscalização dos bens imóveis da União e a regularizar as ocupações desses imóveis, inclusive de assentamentos informais de baixa renda, e poderá, para tanto, firmar convênios com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em cujos territórios se localizem e, observados os procedimentos licitatórios previstos em lei, celebrar contratos com a iniciativa privada.		
		§ 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 <i>caput</i> , quando o responsável técnico for servidor ou empregado público ocupante de cargo compatível com o exercício dessas atividades." (NR)
Art. 2º Concluído, na forma da legislação vigente, o processo de identificação e demarcação das terras de domínio da União, a SPU lavrará, em livro próprio, com força de escritura pública, o termo competente, incorporando a área ao patrimônio da União.		"Art. 2º
Parágrafo único. O termo a que se refere este artigo , mediante certidão de inteiro teor, acompanhado de plantas e outros documentos técnicos que permitam a correta caracterização do imóvel, será registrado no Cartório de Registro de Imóveis competente.		§ 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.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 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. As avaliações para fins de alienação onerosa dos domínios pleno, útil ou direto de imóveis da União, permitida a contratação da Caixa Econômica Federal ou de empresas públicas, órgãos ou entidades da administração pública direta ou indireta da União, do Distrito Federal, dos Estados ou dos Municípios cuja atividade-fim seja o desenvolvimento urbano ou imobiliário, com dispensa de licitação, ou de empresa privada, por meio de licitação, serão realizadas:		"Art. 11-C.
..... § 12. Ato do Secretário de Coordenação e Governança do Patrimônio da União disporá sobre critérios técnicos para a elaboração e a homologação dos laudos de avaliação.	
		§ 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



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		em ato do Secretário de Coordenação e Governança do Patrimônio da União." (NR)
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:	“ Art. 18.	“ Art. 18.
..... § 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.	.....	.....
	§ 13. A cessão que tenha como beneficiária autorizatória de exploração ferroviária , nos termos da legislação específica, será realizada com dispensa de licitação.” (NR)	§ 13. A cessão que tenha como beneficiários as autorizatórias 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 <i>caput</i> não gera para a administração pública federal obrigação de ceder o imóvel ou direito subjetivo à cessão.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 2º A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União :
		I – se manifestará sobre o requerimento de que trata o <i>caput</i> ;
		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.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		§ 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 <i>caput</i> ." (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



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
		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)
Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995	Art. 66. O Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com o seguinte § 4º:	Art. 48. A Lei nº 9.074, de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:
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:		"Art. 1º
.....	
IV – vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;		IV – rodovias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;
.....		....." (NR)
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	"Art. 2º.	"Art. 2º.



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
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 .		
.....	
§ 3º Independe de concessão ou permissão o transporte:		§ 3º
.....	
		IV – ferroviário explorado mediante autorização, na forma da legislação específica." (NR)
	§ 4º A outorga para exploração indireta de ferrovias em regime de direito privado será exercida mediante autorização, na forma da legislação específica." (NR)	
Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001	Art. 69. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 57-A :	Art. 49. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações :
	"Art. 57-A. A operadora ferroviária, inclusive metroferroviária, poderá constituir direito real de laje de que trata a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e de superfície de que trata esta Lei, sobre ou sob a faixa de domínio de sua via férrea, observado o Plano Diretor e seu respectivo contrato de outorga com o Poder Concedente ."	"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 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."	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)
Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002	Art. 70. O Art. 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:	
Art. 11. Constituem recursos do FNIT:	"Art. 11.	
.....	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
	VI – valores não tributários, multas, outorgas e indenizações devidos à União pelas concessionárias, permissionárias e autorizatárias ferroviárias nos termos da regulamentação;	
.....	
	§ 4º Os recursos referidos no inciso VI deste artigo devem ser aplicados exclusivamente no fomento do modo ferroviário.” (NR)	
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	Art. 71. A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A:	
	Art. 56. (VETADO). Parágrafo único. (VETADO).	
	“Art. 56-A. As infraestruturas ferroviárias no interior do perímetro dos portos e instalações portuárias não se constituem em ferrovias autônomas e são administradas pela respectiva autoridade portuária ou autorizatário, dispensada a realização de outorga específica para sua exploração.	
	Parágrafo único. As infraestruturas ferroviárias de que dispõe o <i>caput</i> observarão as normas nacionais para a segurança do trânsito e do transporte ferroviários, cabendo ao regulador ferroviário federal fiscalizar sua aplicação.”	
	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.	
Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017	Art. 73. O art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
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.	“ Art. 25.	
.....	
§ 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.	§ 6º Ao final da vigência dos contratos de concessão e permissão, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico- financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento, exceto nos casos de projetos associados ou de empreendimentos acessórios aprovados nos termos do art. 34 desta Lei.” (NR)	
	Art. 74. Ficam revogados:	Art. 50. Ficam revogados:
Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.)	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:	I – os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:
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: IV - permissão, quando se tratar de:		a) do <i>caput</i> do art. 13:



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
b) prestação regular de serviços de transporte ferroviário de passageiros desvinculados da exploração de infraestrutura;	a) a alínea “b” do inciso IV do art. 13;	1. a alínea "b" do inciso IV; e
d) transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, por operador ferroviário independente	b) a alínea “d” do inciso V do art. 13;	2. a alínea "d" do inciso V; e
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.	c) o parágrafo único do art. 13;	
Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: I – depende de concessão:		b) do caput do art. 14:
b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infra-estrutura ferroviária;	d) a alínea “b” do inciso I do art. 14;	1. a alínea "b" do inciso I;
III - depende de autorização:		
f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e	e) as alíneas “f” e “i” do inciso III do art. 14;	2. as alíneas "f" e "i" do inciso III; e
IV - depende de permissão:		
b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.	f) a alínea “b” do inciso IV do art. 14;	3. a alínea "b" do inciso IV; e



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
<p>Art. 2º Concluído, na forma da legislação vigente, o processo de identificação e demarcação das terras de domínio da União, a SPU lavrará, em livro próprio, com força de escritura pública, o termo competente, incorporando a área ao patrimônio da União.</p> <p>Parágrafo único. O termo a que se refere este artigo, mediante certidão de inteiro teor, acompanhado de plantas e outros documentos técnicos que permitam a correta caracterização do imóvel, será registrado no Cartório de Registro de Imóveis competente.</p>		II – o parágrafo único do art. 2º da Lei nº 9.636, de 1998.
<p>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:</p> <p>I – aprovação de lei específica, no caso do transporte rodoviário e aquaviário;</p> <p>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.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º Nos casos previstos no § 1º, as mudanças serão definidas e aprovadas pela autoridade competente, em sua esfera de atuação.</p> <p>Art. 15. O Anexo I apresenta a relação descritiva das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal.</p> <p>Art. 17. O Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter.</p>	III – os arts. 10, 15, 17, 23, 26, 27, 28, 35 e 43 da Lei nº 12.379 de 6 de janeiro de 2011.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
<p>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.</p> <p>§ 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. —</p> <p>§ 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 35. O Anexo VII apresenta a relação descritiva dos aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.</p> <p>Art. 43. Ficam aprovadas as relações constantes dos Anexos desta Lei, que descrevem os componentes físicos da infraestrutura existente ou planejada dos</p>		



Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 x Medida Provisória nº 1.065, de 2021

Legislação	Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018 (Marco Legal das Ferrovias)	Medida Provisória nº 1.065, de 2021
transportes — rodoviário, — ferroviário, — aquaviário — e aeroviário, com as respectivas regras de nomenclatura, que passam a compor o Sistema Federal de Viação, sob jurisdição da União.		
	Art. 75. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.	Art. 51. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

