



PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2016
(do Sr. SAMUEL MOREIRA)

Susta a aplicação e os efeitos da Portaria nº 399, de 17 de dezembro de 2015, do Ministério dos Transportes, e, por consequência, da Resolução nº 4975, de 18 de dezembro de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam sustados a aplicação e os efeitos da Portaria nº 399, de 17 de dezembro de 2015, do Ministério dos Transportes, publicada no Diário Oficial da União de 18 de dezembro de 2015, e, por consequência, da Resolução nº 4975, de 18 de dezembro de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, publicada no Diário Oficial da União de 21 de dezembro de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

A presente iniciativa tem por pressuposto o cumprimento de preceitos constitucionais e legais, notadamente dos princípios constitucionais da legalidade, da impessoalidade, da publicidade e da eficiência (CF 1988 art. 37, *caput*), bem como da obrigatoriedade de submeter a processo licitatório em igualdade de condições os contratos de concessão de serviços públicos celebrados com o Poder Público (CF 1988 art. 37, XXI c/c art. 175).

Em fins de 2015, o Ministério dos Transportes, sob argumentação de “Novos Investimentos em Concessões Existentes no âmbito do Programa de Investimento em Logística – 2015”, fez publicar no Diário Oficial de 18/12/2015, a Portaria nº 399, de 17/12/2015, estabelecendo diretrizes a serem seguidas pela ANTT para a prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias (art. 1º), nos termos de termo aditivo ao contrato de concessão a ser elaborado pela ANTT que contemple “as diretrizes previstas nesta Portaria, além de outros requisitos, metas e parâmetros de desempenho que entender convenientes e oportunos” (art. 2º).

Como se vê, o Ministério dos Transportes concede ampla autonomia à ANTT, em confronto aos estatutos legais previstos para a celebração de contratos de concessão celebrados com o Poder Público, principalmente na Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o



regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e na Lei nº 9.074/1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos.

A Lei nº 9.074/1995, específica para outorga e prorrogações, elenca sumariamente em seu art. 1º os “serviços e obras públicas da União” objeto de suas normas, a exemplo das vias federais, de transposições hidroviárias, de portos, de aeroportos e serviços postais (incisos IV a VII), restando vetados, dentre os incisos I a III, aquele que tratou de transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e aeroespacial.

As razões apresentadas ao referido veto dado os incisos I, II e III do art. 1º fazem referência à contrariedade do interesse público e, principalmente, ao *“prejuízo da estabilidade das relações jurídicas”*. Vejamos, para tanto, a redação do art. 1º da Lei nº 9.074/1995:

“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, (...).”

Como se vê, a Lei específica que trata da outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos se viu excluída de aplicar-se ao transporte ferroviário, além de estabelecer a vedação de execução de concessão de serviço sem lei que fixe seus termos. Sendo assim, a Portaria ministerial fere diretamente o princípio constitucional da legalidade.

Por conseguinte, já no mesmo dia da publicação no Diário Oficial da Portaria do Ministério dos Transportes, a ANTT fez publicar no Diário Oficial da União de 21/12/2015 a Resolução nº 4975, de 18/12/2015, estabelecendo procedimentos e diretrizes para repactuação dos contratos de concessão de ferrovias no caso de pedido de prorrogação de prazo formulados por concessionária.

Primeiramente, cumpre-nos observar que a ANTT subverte o previsto na Portaria ministerial, que impõe à Agência diretrizes para a prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias, ao estabelecer procedimentos e diretrizes para a repactuação destes contratos. Ora, por prorrogação, como previu o órgão superior, entende-se que há o respeito ao pactuado nos contratos vigentes e legalmente estabelecidos. Por repactuação, como rogou a ANTT, entende-se que poderá haver a revisão e, pior, a inovação dos termos fixados contratualmente. Tais disposições da Resolução, por si, ferem o princípio constitucional da legalidade e da obrigatoriedade de submeter a processo licitatório em igualdade de condições os contratos de concessão de serviços públicos celebrados com o Poder Público.

Em segundo, a ANTT, de imediato, no art. 1º da Resolução, prevê que os procedimentos e diretrizes para a repactuação dos contratos serão aplicados “no caso de



pedido de prorrogação de prazo, formulados por concessionárias". Tal disposto também enfrenta os princípios constitucionais da imparcialidade e da eficiência, pois concede preponderância ao interesse do concessionário no poder de manifestar-se pela prorrogação do contrato e, consequentemente, pela repactuação, desconsiderando, inclusive, o atendimento de metas e indicadores estabelecidos nos contratos vigentes.

Por fim, há ainda que se destacar a notícia publicada pelo jornal Valor Econômico¹, no dia 11 de novembro de 2015, anterior portanto às publicações da Portaria ministerial e da Resolução da ANTT, relatando a intenção do governo federal em renovar antecipadamente concessões de ferrovias, inclusive com a criação, em 29 de outubro, de uma comissão na ANTT para tratar do assunto, com referência a três concessionárias que já teriam efetuado pedidos formais de prorrogação de seus contratos. Trata-se, assim, de latente ofensa ao princípio da impessoalidade e da publicidade.

Há que se registrar a referência de que as concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica – TCA, MRS Logística e América Latina Logística – ALL já teriam, inclusive, formalizado pedidos de prorrogação contratual antes mesmo da publicação da Portaria-MT e da Resolução-ANTT.

Cabe-nos destacar que todos estes contratos encontram-se vigentes por um prazo de 30 (trinta) anos. Nos casos das Concessionárias TCA e MRS, de 1996 até 2026. No caso da ALL, de 1999 até 2029. Portanto, o atual processo de prorrogação e de repactuação se desenvolve restando ainda cumprimento destes contratos de 10 anos para as empresas TCA e MRS e 13 anos para a ALL Malha Paulista.

Nestes termos, submetemos à apreciação do Congresso Nacional o presente Projeto de Decreto Legislativo, com o intuito de sustar as normas descritas, a fim de que seja submetido ao Legislativo as reais condições de eventuais prorrogações de contratos de concessões de serviços públicos celebrados com o Poder Público, visto que há a necessidade, isto sim, de criar condições mais adequadas e oportunas para melhoria dos investimentos e da atual infraestrutura, bem como dos serviços na área de ferrovias do país.

Sala das Sessões, de de 2016.

SAMUEL MOREIRA

Deputado Federal

¹ <http://www2.valor.com.br/brasil/4310798/uniao-tenta-destravar-obras-do-ferroanel-de-sp>