

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 4.932, DE 2016

Altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para dispor sobre a desativação ou erradicação de trechos ferroviários pertencentes ao Subsistema Ferroviário Nacional.

**Autor:** Deputado RONALDO BENEDET

**Relator:** Deputado JAIME MARTINS

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera o *caput* do art. 24 da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para estabelecer que, além do crivo técnico do Regulador, a desativação ou a erradicação de linhas férreas componentes do Subsistema Ferroviário Federal deverá ter autorização do Congresso Nacional.

Segundo o autor, Deputado Ronaldo Benedet, a medida tem por finalidade conferir voz às populações e aos grupos afetados, por meio de seus representantes eleitos, o que pode ser muito mais eficaz, do ponto de vista do interesse público, que as audiências públicas ou as tomadas de subsídios levadas a termo pela Agência Reguladora.

O autor argumenta que a submissão de proposta de desativação ou erradicação de trechos ao Congresso Nacional evitará a prevalência dos interesses privados sobre os interesses sociais e públicos definidos na Constituição Federal, na Lei de Concessões e ratificados nos

contratos de concessão e arrendamento firmados, o que, em alguns casos, não tem acontecido.

Cumpra a esta Comissão de Viação e Transportes, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O projeto de lei sob análise pretende alterar o *caput* do art. 24 da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para exigir autorização do Congresso Nacional para que a União desative ou erradique linhas férreas componentes do Subsistema Ferroviário Federal.

O autor alega que a medida evitará que os interesses privados de concessionárias e arrendatárias se sobreponham aos interesses sociais e públicos. Especificamente, o ilustre Parlamentar faz menção à Resolução nº 4.131, de 3 de julho de 2013, alterada pelas Resoluções nº 4.160, de 26 de agosto de 2013, nº 4.750, de 18 de junho de 2015, e nº 5.101, de 16 de maio de 2016, todas editadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que autorizam a Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) a proceder a desativação e devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos.

No que se refere à prevalência dos interesses públicos aos privados, estamos de pleno acordo. No entanto, consideramos indevida a exigência de submeter à autorização do Congresso Nacional todos os atos de competência da ANTT.

Por essa razão, inicialmente havíamos apresentado voto em que nos manifestávamos pela rejeição do projeto. Entretanto, após maiores discussões sobre a matéria, mudamos nossa posição por entendermos que podem e devem ser tratadas de forma separada as hipóteses de desativação ou de erradicação de trechos ferroviários.

Inicialmente, é importante destacar o importante papel das normas infralegais no ordenamento jurídico brasileiro. As leis elaboradas por este Congresso Nacional têm o propósito de traçar diretrizes, definir regras, impor obrigações e garantir direitos. No entanto, na maioria das vezes a regulamentação e as especificidades são tratadas por meio de resoluções, decretos e portarias editados pelo Poder Executivo, uma vez que se referem a questões específicas dentro das áreas de atuação de determinado ministério ou agência reguladora e que, em geral, carregam consigo certa necessidade imediata.

O rito do processo legislativo definido pela Constituição Federal, por outro lado, é mais moroso. Assim, exigir a autorização do Congresso Nacional para validar atos editados por uma agência reguladora, como é o caso da desativação de trechos ferroviários de contratos de concessão, inviabilizaria a execução desses contratos e poderia resultar em efeitos danosos, tanto para concessionários quanto para usuários e para a sociedade, conforme o caso. Há projetos de lei em tramitação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, por exemplo, que já tramitam há mais de vinte anos!

Além disso, convém salientar que o assunto em questão é da alçada da ANTT. O inciso V do art. 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, dispõe que cabe à Agência *“editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos”*. Nota-se, assim, que a medida aplicada por meio da Resolução nº 4.131, de 2013, não extrapola as competências da ANTT e, portanto, não padece de qualquer tipo de ilegalidade ou inconstitucionalidade.

Ademais, frisamos que o art. 68 da mesma Lei nº 10.233, de 2001, que trata do processo decisório da ANTT, prevê a realização de audiência pública, a garantia de manifestação de interessados e o direito de peticionar ou de recorrer contra atos da Agência. No caso da Resolução em questão, a ANTT promoveu a Tomada de Subsídios nº 019/2013, procedimento que contou com a realização de diversas reuniões participativas, cujo propósito era permitir que usuários e a sociedade em geral se manifestassem acerca dos trechos a serem desativados.

Ressaltamos, ainda, que o Congresso Nacional já dispõe de instrumento constitucional para frear qualquer exorbitância do Poder Executivo. Caso alguma resolução editada pela ANTT de fato esteja lesando algum interesse social ou público ou esteja extrapolando suas competências, o Parlamento pode lançar mão do Decreto Legislativo e sustar os efeitos desse ato. Esse, sim, parece-nos o caminho mais razoável a ser percorrido na situação de desativação de trechos ferroviários antieconômicos.

Por outro lado, diferentemente da desativação, quando se fala em erradicação de trechos ferroviários antieconômicos ou de tráfego inexpressivo, verificamos que as consequências do ato podem ser definitivas ou, no mínimo, de difícil reversão posterior.

Além disso, se a própria Lei nº 12.379, de 2011, estabelece, em seu art. 10, que a alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas malhas previstas somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações e dependerão de aprovação **de lei específica**, nada mais razoável que se exigir autorização do Congresso Nacional para a erradicação de trechos.

Pelas razões expostas, votamos pela **APROVAÇÃO** do **PL nº 4.932**, de 2016, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em        de        de 2018.

Deputado JAIME MARTINS

Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.932, DE 2016

Altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para dispor sobre a desativação e erradicação de trechos ferroviários de tráfego inexpressivo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.379, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24. Fica a União autorizada a desativar 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.

§ 1º A erradicação dos trechos ferroviários previstos no *caput* dependerá de prévia autorização do Congresso Nacional.

§ 2º A União poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos neste artigo”. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em        de        de 2018.

Deputado JAIME MARTINS  
Relator