



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.932-A, DE 2016 **(Do Sr. Ronaldo Benedet)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JAIME MARTINS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

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

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

“Art. 24. A União poderá desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, desde que haja autorização do Congresso Nacional e que esteja assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Muito tem se falado sobre as deficiências de logística no Brasil, particularmente por falta de participação mais expressiva do modo ferroviário na matriz de transportes brasileira. O aumento da produtividade do transporte ferroviário de cargas (em números absolutos) contrasta com o abandono e desativação de extensos trechos concedidos, alijando usuários de várias regiões do País do transporte ferroviário, que se limita, cada vez mais, a poucos consumidores.

Não podemos permitir que o interesse privado defina, por si só, os contornos do transporte ferroviário no Brasil. A regulação da exploração do serviço público de transporte ferroviário consiste, justamente, em impedir que os agentes econômicos deliberem e definam por iniciativa própria o futuro do modal em tela, devendo a Agência Reguladora, de maneira restritiva da liberdade privada das concessionárias, induzir, determinar, controlar e direcionar o comportamento destas, evitando a sobreposição dos interesses privados em detrimento dos 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.

Para mitigar o risco da erradicação ou desativação desarrazoada de trechos ferroviários, propomos o presente projeto de lei, que altera o **caput** do art. 24 da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação. Pela proposta, 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, consoante a missão constitucional de exercer o controle externo. Esta medida dará 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.

Cito como exemplo de risco que o projeto contribui para mitigar, a edição da Resolução nº 4.131, de 03 de julho de 2013, alterada pela Resolução nº 4.160, de 26 de agosto de 2013, ambas da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que autoriza a Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA – a proceder a desativação e devolução de trechos ferroviários. Pela Resolução, serão devolvidos 742 quilômetros de trechos antieconômicos, além de mais de 3.000 quilômetros de trechos considerados economicamente viáveis coincidentes com segmentos priorizados pelo Programa de Investimentos em Logística – PIL. Justamente essa situação impõe a presente medida, visto que não parece razoável desativar trechos economicamente viáveis e, também, não parece iminente a substituição desses trechos por novas concessões advindas do PIL, o que pode gerar uma insuportável descontinuidade na prestação do serviço de transporte.

O contrato de concessão prevê que a concessionária deve prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, além de promover a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado. Assim, torna-se necessária a intervenção do Congresso Nacional para que não haja abandono de trechos subutilizados, em detrimento de outros mais demandados pelos usuários, o que geraria interesse na devolução, que, por sua vez, contribuiria para a diminuição de custos operacionais e aumento de receita por parte da concessionária.

Alguns riscos trazidos pelo normativo da ANTT são evidentes e afetariam em grande medida o arranjo logístico das empresas que utilizam os portos baianos. Não há, no curto prazo pelo menos, perspectiva de consolidação do PIL ferroviário e não nos parece que os segmentos da Bahia sejam priorizados. Como poderíamos então desativar os trechos do Estado sem a correspondente e oportuna substituição por novos segmentos? E os afetados, foram consultados? De que forma? O que ocorreu na Bahia, caso citado como exemplo para deixar claro que não se trata de uma questão paroquial, também pode ser observado em outros Estados da Federação, como Santa Catarina.

Todas as vezes que a Administração Pública resolve limitar o exercício de direitos individuais, deve assegurar ao interessado o direito de ser previamente ouvido, relacionando-se essa garantia com o direito de defesa, o princípio do contraditório e com o devido processo legal. Esse princípio clássico da audiência prévia se projeta como regra de validade quase universal, expressando a garantia constitucional do devido processo legal em sentido substantivo, visto que ela deve se realizar antes de ser adotada providência de caráter geral, tal como a desativação ou erradicação de trechos ferroviários.

Por isso, é necessário garantir aos usuários afetados o direito de se manifestar, o que será, conforme o projeto, feito por meio do Congresso Nacional, em observância ao princípio de freios e contrapesos, que deve vigorar nos regimes democráticos.

Por isso, tendo em vista a competência constitucional do Congresso Nacional para representar os cidadãos e realizar a fiscalização dos atos do Poder Executivo e a necessidade de garantir a continuidade da prestação do serviço público de transporte, que ganhou recentemente status de direito social na Constituição, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 06 de abril de 2016.

Deputado RONALDO BENEDET

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

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro

de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1o de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III

DOS SUBSISTEMAS FEDERAIS DE VIAÇÃO

.....

Seção II

Do Subsistema Ferroviário Federal

.....

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

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

Seção III

Do Subsistema Aquaviário Federal

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

- I - vias navegáveis;
 - II - portos marítimos e fluviais;
 - III - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível;
 - IV - interligações aquaviárias de bacias hidrográficas;
 - V - facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.
-
-

RESOLUÇÃO Nº 4.131, DE 3 DE JULHO DE 2013

Autoriza a Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA a proceder à desativação e devolução de trechos ferroviários.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN - 107, de 3 de julho de 2013, no PARECER Nº 974 – 3.9.12/2013/PF-ANTT/PGF/AGU, no que consta do Processo nº 50500.125589/2013-18;

CONSIDERANDO que o objeto do Contrato de Concessão da FCA engloba a exploração da infraestrutura e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Centro-Leste;

CONSIDERANDO os direitos e obrigações estabelecidos no Contrato de Concessão celebrado pela Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA para exploração do serviço de transporte ferroviário de cargas na Malha Centro-Leste;

CONSIDERANDO o interesse da FCA em realizar a devolução de trechos considerados antieconômicos, nos termos do art. 3º do Regulamento de Transporte Ferroviário, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, acarretando assim o dever de ressarcimento quanto aos prejuízos causados no período de utilização de tais trechos;

CONSIDERANDO que a substituição do ressarcimento em espécie pela realização de outros investimentos a serem determinados pelo Poder Concedente poderá ser mais benéfica ao sistema ferroviário nacional, afigurando-se mais vantajosa a realização de obras relevantes para o planejamento logístico nacional;

CONSIDERANDO que as diretrizes estabelecidas pelo Programa Integrado de Logística – PIL, relativas à expansão da malha ferroviária federal, abrangem trechos ferroviários economicamente viáveis atualmente integrantes do mencionado Contrato de Concessão;

CONSIDERANDO que a devolução dos trechos economicamente viáveis implica a compensação da Concessionária em razão da perda de receita auferida na operação de tais trechos;

CONSIDERANDO a necessidade de oitiva dos usuários do transporte ferroviário de cargas nas localidades em questão; e

CONSIDERANDO o interesse público presente na espécie, assim como a manifestação da União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, RESOLVE:

Art. 1º Autorizar a Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA a proceder à desativação e devolução dos seguintes trechos ferroviários:

I - Trechos antieconômicos: *(Alterado pela Resolução nº 4.160, de 26.8.13)*

1. Paripe (BA) – Mapele (BA);
2. Ramal do Porto de Salvador;
3. General Carneiro (MG) a partir do km 588+600 – Miguel Burnier (MG),
incluindo:
3.1. ramal de Siderúrgica (MG), contido no trecho Sabará (MG) – Miguel Burnier (MG); e
3.2. triângulo ferroviário e a ponte ferroviária, no sentido de Sabará (MG).
4. Barão de Camargos (MG) – Lafaiete Bandeira (MG);
5. Biagópolis (SP) – Itáu (MG);
6. Ribeirão Preto (SP) – Passagem (SP); e
7. Barão de Angra (RJ) – São Bento (RJ).

II - Trechos economicamente viáveis: *(Alterado pela Resolução nº 4.160, de 26.8.13)*

1. Alagoinhas (BA) – Juazeiro (BA);
1.1. Juazeiro (BA) – Petrolina (PE), adjacente ao trecho Alagoinhas (BA) – Juazeiro (BA);
1.2. Ramal do Porto de Juazeiro (BA), contido no trecho Alagoinhas (BA) – Juazeiro (BA); e
1.3. Ramal de Campo Formoso (BA), contido no trecho Alagoinhas (BA) – Juazeiro (BA).
2. Alagoinhas (BA) – Propriá (SE);
2.1. Ramal da Fábrica de Fertilizantes da Nitrofértil - FAFEN (SE), contido no trecho Alagoinhas (BA) – Própria (SE).
3. Cachoeiro de Itapemirim (ES) – Vitória (ES);
3.1. Ramal da Fábrica de Cimento Nassau (ES), contido no trecho Cachoeiro de Itapemirim (ES) – Vitória (ES);
3.2. Sub-ramal de Coutinho (ES), contido no trecho Cachoeiro de Itapemirim (ES) – Vitória (ES); e
3.3. Variante de Cachoeiro de Itapemirim (ES), considerando os segmentos ferroviários de IBC Novo ao Km 479 e Cobiça da Leopoldina à chave do ramal da Fábrica de Cimento.
4. Barão de Angra (RJ) – Campos dos Goytacazes (RJ) – Cachoeiro de Itapemirim (ES), incluindo trecho Recreio – Cataguases;
4.1. Barão de Camargos (MG) - Cataguazes (MG), adjacente ao trecho Cataguazes (MG) – Recreio (MG) – Campos dos Goytacazes (RJ).
5. Visconde de Itaboraí (RJ) – Campos dos Goytacazes (RJ);
5.1. Ramal Fazenda União (RJ), contido no trecho Visconde de Itaboraí (RJ) – Campos dos Goytacazes (RJ); e
5.2. Ramal de Imbetiba (RJ), contido no trecho Visconde de Itaboraí (RJ) – Campos dos Goytacazes (RJ).

6. Corinto (MG) a partir do Km 856+100 – Alagoinhas (BA);

6.1. Ramal de Porto de Aratu (BA), contido no trecho Corinto (MG) – Alagoinhas (BA); e

6.2. Ramal do Complexo Petroquímico de Camaçari - COPEC (BA), contido no trecho Corinto (MG) – Alagoinhas (BA).

Art. 2º Determinar a adoção dos seguintes procedimentos em relação aos trechos ferroviários antieconômicos:

I – A devolução deve atender ao que consta na Resolução nº 44, de 04 de julho de 2002;

II - O valor devido pela Concessionária em função da degradação apresentada pela via férrea será convertido em investimentos, a serem efetuados pela FCA na Malha Centro-Leste, conforme relação de projetos indicados pelo Ministério dos Transportes (ANEXO I), no montante de R\$ 761.757.731,91 (setecentos e sessenta e um milhões, setecentos e cinquenta e sete mil, setecentos e trinta e um reais e noventa e um centavos), data base de março de 2012, corrigidos anualmente pelo IPCA, acrescidos de 15% (quinze por cento) a título de vantagem para o setor público; (*Dispositivo retificado no DOU de 2.9.13*)

III – Após finalização de inspeção completa acerca do estado de conservação detodos os bens arrendados envolvidos na negociação, será apurado montante adicional referente à indenização, que será quitado nos mesmos moldes indicados no item anterior, podendo haver indicação de novos projetos por parte do Ministério dos Transportes;

IV – O montante a ser investido pela FCA em função do disposto nos itens II e III acima não comporá o Ativo da Concessionária, devendo o correspondente dispêndio ser classificado como doação (ou outra descrição a ser introduzida no Plano de Contas instituído pela ANTT) e considerado, no momento de sua contabilização, em Outras Despesas Operacionais/Doações;

V – A ANTT estabelecerá valor máximo de dispêndio anual com os referidos investimentos de maneira a garantir a estabilidade econômico-financeira da concessão.

Parágrafo único. A União poderá autorizar o pagamento parcelado da indenização de que tratam os incisos II e III do presente artigo, nas mesmas condições praticadas pelo Governo Federal em parcelamentos semelhantes.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 4.160, DE 26 DE AGOSTO DE 2013

Altera a Resolução nº 4.131 de 03 de julho de 2013 A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN - 148, de 26 de agosto de 2013 e no que consta do Processo nº 50500.125589/2013-18, resolve:

Art. 1º Alterar os arts. 1º, 3º, incisos I, V e VI, 4º, caput e Anexo II da Resolução nº 4.131/2013, de 03 de julho de 2013, que passam a vigorar com a seguinte redação:

" Art. 1º (...)

I - Trechos antieconômicos:

1. Paripe (BA) - Mapele (BA)
2. Ramal do Porto de Salvador
3. General Carneiro (MG) a partir do km 588+600 - Miguel Burnier (MG), incluindo:
 - 3.1. ramal de Siderúrgica (MG), contido no trecho Sabará (MG) - Miguel Burnier (MG); e
 - 3.2. triângulo ferroviário e a ponte ferroviária, no sentido de Sabará (MG).
4. Barão de Camargos (MG) - Lafaiete Bandeira (MG)
5. Biagópolis (SP) - Itaú (MG)
6. Ribeirão Preto (SP) - Passagem (SP)
7. Barão de Angra (RJ) - São Bento (RJ).

II - Trechos economicamente viáveis:

1. Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA);
 - 1.1. Juazeiro (BA) - Petrolina (PE), adjacente ao trecho Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA)
 - 1.2. Ramal do Porto de Juazeiro (BA), contido no trecho Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA).
 - 1.3. Ramal de Campo Formoso (BA), contido no trecho Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA).
2. Alagoinhas (BA) - Propriá (SE)
 - 2.1. Ramal da Fábrica de Fertilizantes da Nitrofértil - FAFEN (SE), contido no trecho Alagoinhas (BA) - Propriá (SE)
3. Cachoeiro de Itapemirim (ES) - Vitória (ES)
 - 3.1. Ramal da Fábrica de Cimento Nassau (ES), contido no trecho Cachoeiro de Itapemirim (ES) - Vitória (ES)
 - 3.2. Sub-ramal de Coutinho (ES), contido no trecho Cachoeiro de Itapemirim (ES) - Vitória (ES)

3.3. Variante de Cachoeiro de Itapemirim (ES), considerando os segmentos ferroviários de IBC Novo ao Km 479 e Cobiça da Leopoldina à chave do ramal da Fábrica de Cimento;

4. Barão de Angra (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ) - Cachoeiro de Itapemirim (ES), incluindo trecho Recreio - Cataguases

4.1. Barão de Camargos (MG) - Cataguazes (MG), adjacente ao trecho Cataguazes (MG) - Recreio (MG) - Campos dos Goytacazes (RJ);

5. Visconde de Itaboraí (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ)

5.1. Ramal Fazenda União (RJ), contido no trecho Visconde de Itaboraí (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ)

5.2. Ramal de Imbetiba (RJ), contido no trecho Visconde de Itaboraí (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ); e

6. Corinto (MG) a partir do Km 856+100 - Alagoinhas (BA)

6.1. Ramal de Porto de Aratu (BA), contido no trecho Corinto (MG) - Alagoinhas (BA)

6.2. Ramal do Complexo Petroquímico de Camaçari - COPEC (BA), contido no trecho Corinto (MG) - Alagoinhas (BA)."

"Art. 3º (...)

I - A desativação dos trechos deverá atender a cronograma para interrupção do atendimento aos usuários, construído em função do procedimento descrito no inciso I, do art. 7º, desta Resolução e devidamente aprovado pela ANTT;

(...)

V - Concluído o procedimento de devolução, a FCA poderá retirar os materiais não passíveis de reaproveitamento, responsabilizando-se pela sua guarda pelo período de 01 (um) ano contado da data de desativação de cada trecho, conforme constar do cronograma proposto pela FCA e definido pela ANTT após processo de participação social, ou até que o DNIT promova sua devida destinação, o que ocorrer primeiro;

VI - Concluído o procedimento de devolução, a FCA poderá desmontar e retirar a superestrutura atualmente instalada nos trechos da malha ferroviária devolvida, em montante correspondente a até 1760 km (um mil, setecentos e sessenta quilômetros) de via férrea, devendo reempregar quantidade equivalente à retirada, nos segmentos remanescentes da Malha Centro-Leste."

"Art. 4º Findo o procedimento descrito no inciso I, do art. 7º, desta Resolução, deverá a FCA realizar a rescisão de todos os Termos de Permissão de Uso, Contratos Operacionais Específicos e Contratos de Transporte

vinculados aos trechos a serem devolvidos, e encaminhá-los à ANTT para controle contábil e cessação do recolhimento de receita alternativa deles decorrente."

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

Cumprida 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 2 de maio de 2018.

Deputado JAIME MARTINS

Relator

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 2 de maio de 2018.

Deputado JAIME MARTINS

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.932/2016, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jaime Martins.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Sávio - Presidente, Vanderlei Macris - Vice-Presidente, Altineu Côrtes, Benjamin Maranhão, Capitão Fábio Abreu, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vicentinho Júnior, Adelmo Carneiro Leão, Aelton Freitas, Afonso Hamm, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Jaime Martins, Lázaro Botelho, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Raquel Muniz, Ricardo Barros e Samuel Moreira.

Sala da Comissão, em 5 de dezembro de 2018.

Deputado DOMINGOS SÁVIO

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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 5 de dezembro de 2018.

Deputado DOMINGOS SÁVIO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
