

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PROPOSIÇÃO DE
PLENÁRIO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 141-A, DE 2019 (Do Sr. Elias Vaz)

Susta o Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. LUCAS GONZALEZ).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Este Decreto Legislativo susta os efeitos do Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Entre os anos de 1996 e 1998, foram assinados os contratos de concessão das malhas ferroviárias brasileiras, fruto do PND – Programa Nacional de Desestatização, instituído pela Lei nº 8031, de 12 de abril de 1990. Dois aspectos importantes, dentre outros, foram instituídos para dar atratividade ao setor privado, já que o setor ferroviário estava totalmente sucateado, quais sejam:

- A cláusula de “exclusividade”, que permitiu que as concessionárias explorassem suas malhas na forma de monopólio; e
- A edição do Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, que aprovou o Regulamento do Transporte Ferroviário (RTF).

A exploração da malha na forma de monopólio permitiu que as concessionárias adotassem práticas comerciais impostas aos usuários, os quais aceitavam por não ter alternativa logística para escoar sua produção de forma técnica e econômica viável.

Até o momento, dado este monopólio, as tarifas de transporte ferroviário são baseadas nos fretes rodoviários (os mais caros dos modais), aplicando-se pequenos descontos para dar sinais de competição. Para se ter uma ideia do impacto no custo logístico, os fretes ferroviários deveriam estar 40% abaixo do rodoviário e hoje são cotados entre 5% e 10% a menos, prejudicando enormemente a competitividade dos produtos, ou seja, as concessionárias se apropriam de todos os benefícios que o transporte ferroviário pode agregar à Economia.

Com a edição do Decreto, o concessionário passou a ter o poder de não permitir o Direito de Passagem (DP) para outros transportadores, inviabilizando a integração das malhas concessionadas e aprofundando as práticas do monopólio. Além do mais, como a Tarifa do Direito de Passagem tem um valor equivalente à **metade** da Tarifa do Tráfego Mútuo, haveria uma imediata redução do custo logístico e a melhoria da competitividade da economia brasileira. Esta dificuldade regulatória advém do artigo 6º do Regulamento, que estabelece:

“As Administrações Ferroviárias são obrigadas a operar em tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores”.

Isto significa que somente os trens da própria concessionária trafegam por sua malha, impedindo a integração e a interoperabilidade ferroviária. E, mais importante, não permitido a competição modal e a consequente redução do frete ferroviário.

Com a edição da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que criou o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, ficou estabelecido que as parcerias no setor ferroviário devem buscar maior competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços. Fortalecendo esta tese da redução do poder de monopólio, foi publicada a Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, que estabeleceu diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria de investimentos em infraestrutura.

Assim, para dar efetividade a este novo cenário de marcos legais, é preciso que as normas infralegais (Decretos, Portarias e Resoluções) sejam atualizadas e adaptadas às Leis e aos novos pressupostos de modelo de exploração de ferrovias. À vista do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para aprovação do que ora se propõe.

Sala das Sessões, em 17 de abril de 2019.

ELIAS VAZ
Deputado Federal – PSB/GO

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

DECRETO Nº 1.832, DE 4 DE MARÇO DE 1996

Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado, na forma do Anexo a este Decreto, o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se o Decreto nº 90.959, de 14 de fevereiro de 1985.

Brasília, 4 de março de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Odacir Klein

LEI Nº 8.031, DE 12 DE ABRIL DE 1990

(Revogada pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997)

Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º É instituído o Programa Nacional de Desestatização, com os seguintes objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para modernização do parque industrial do País, ampliando sua

competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia;

V - permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa.

Art. 2º Poderão ser privatizadas, nos termos desta Lei, as empresas:

I - controladas, direta ou indiretamente, pela União e instituídas por lei ou ato do Poder Executivo; ou

II - criadas pelo setor privado e que, por qualquer motivo, passaram ao controle, direto ou indireto, da União.

LEI Nº 13.334, DE 13 DE SETEMBRO DE 2016

Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I

DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.

§ 1º Podem integrar o PPI:

I - os empreendimentos públicos de infraestrutura em execução ou a serem executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta e indireta da União;

II - os empreendimentos públicos de infraestrutura que, por delegação ou com o fomento da União, sejam executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta ou indireta dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; e

III - as demais medidas do Programa Nacional de Desestatização a que se refere a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 2º Para os fins desta Lei, consideram-se contratos de parceria a concessão comum, a concessão patrocinada, a concessão administrativa, a concessão regida por legislação setorial, a permissão de serviço público, o arrendamento de bem público, a concessão de direito real e os outros negócios público-privados que, em função de seu caráter estratégico e de sua complexidade, especificidade, volume de investimentos, longo prazo, riscos ou incertezas envolvidos, adotem estrutura jurídica semelhante.

Art. 2º São objetivos do PPI:

I - ampliar as oportunidades de investimento e emprego e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em harmonia com as metas de desenvolvimento social e econômico do País;

LEI Nº 13.448, DE 5 DE JUNHO DE 2017

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 2º A prorrogação e a relicitação de que trata esta Lei aplicam-se apenas a empreendimento público prévia e especificamente qualificado para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em epígrafe, de autoria do Deputado Elias Vaz, tem por objetivo sustar os efeitos do Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Na justificação do projeto, o autor argumenta que com a edição do Decreto, o concessionário de ferrovias passou a ter o poder de não permitir o Direito de Passagem para outros transportadores, situação que inviabiliza a integração das malhas concessionadas e aprofunda as práticas do monopólio, prejudicando a competição e não permitindo a redução do frete ferroviário.

Assim, diante de novas leis que estabelecem que a gestão do setor ferroviário deve buscar maior competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços, entende ser preciso atualizar e adaptar as normas infralegais aos novos pressupostos de modelo de exploração de ferrovias.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá manifestar-se também quanto ao mérito e quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto, cabendo a apreciação final ao Plenário da Casa.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, cumpre salientar que, nos termos do art. 49 da Constituição Federal, cabe ao Congresso Nacional sustar os atos do Poder Executivo que extrapolem o poder regulamentar ou ultrapassem os limites da delegação legislativa, conforme transcrito abaixo:

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

.....

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;

.....

Para exercer a competência prevista no art. 49, inciso V, da Carta Magna, no sentido de sustar normas do Poder Executivo que exorbitem do poder e limite conferidos pela lei, o Regimento Interno da Câmara dos Deputados determina que seja elaborado projeto de decreto legislativo.

No caso em debate, pretende-se sustar os efeitos do Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários, na forma de Anexo.

Com 68 artigos, o Regulamento dos Transportes Ferroviários vigora há mais de 23 anos, disciplinando as relações entre a Administração Pública e as Administrações Ferroviárias; entre as Administrações Ferroviárias, inclusive no tráfego mútuo; entre as Administrações Ferroviárias e os seus usuários; bem como estabelece normas para a segurança nos serviços ferroviários, tanto no transporte de cargas quanto no de passageiros.

Conforme a própria justificação do projeto, o foco da proposição sob análise é buscar nova regulamentação para o Direito de Passagem, na medida em que seu autor entende que a atual situação normativa inviabiliza a integração das malhas concessionadas e aprofunda as práticas do monopólio, prejudicando a competição e não permitindo a redução do frete ferroviário.

Sabemos que a discussão sobre o Direito de Passagem e sobre o próprio modelo ferroviário brasileiro são intensas, já tendo sido objeto de amplo debate nesta Comissão. Concordamos, também, quanto ao fato de que a gestão do setor ferroviário deve buscar maior competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços, razão pela qual é preciso buscar permanente atualização e adaptação das normas legais e infralegais à realidade do modelo de exploração de ferrovias.

A questão sob análise, no entanto, refere-se à sustação de Decreto do Poder Executivo, o qual vigora e regula as relações no setor há mais de duas décadas. Independentemente da data de vigência da norma atacada, entendemos que seus efeitos deveriam ser sustados caso se verifique nítida extrapolação do poder regulamentar ou dos limites da delegação legislativa, ou mesmo em razão de evidente desalinhamento com os princípios legais e com o interesse público. Claramente não nos parece ser o caso.

O debate sobre o Direito de Passagem e sobre o aumento da competitividade no setor ferroviário pode e deve ser trazido a esta Comissão, de forma a aprimorarmos a legislação e, conseqüentemente, instar a atualização e adequação das normas infralegais relativas ao tema.

O que não podemos, a nosso ver, é simplesmente derrubar todo um regulamento que atualmente rege as relações do setor, e que foi emitido dentro das competências do Poder Executivo. Achamos válido o questionamento técnico e o debate sobre os vários temas tratados, mas inadequada a forma de se contrapor o disposto no Decreto, pela simples sustação de seus efeitos.

Pelo exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, nosso voto é pela **REJEIÇÃO**, quanto ao mérito, do Projeto de Decreto Legislativo nº 141, de 2019.

Sala da Comissão, em 24 de outubro de 2019.

Deputado LUCAS GONZALEZ
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela rejeição do Projeto de Decreto Legislativo nº 141/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lucas Gonzalez, contra o voto da Deputada Rosana Valle.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Diego Andrade, Fabio Schiochet, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Sanderson, Sérgio Brito, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wladimir Garotinho, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, David Soares, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Geninho Zuliani, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, José Nelto, Juarez Costa, Juninho do Pneu, Miguel Lombardi, Nicoletti, Pastor Eurico, Tito, Vermelho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
