

# **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

## **PROJETO DE LEI Nº 4.000, DE 2001**

Declara revogada a Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957 e os demais atos que menciona, afetos ao Setor de Transportes.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado CÂNDIDO  
VACCAREZZA

### **I - RELATÓRIO**

Trata-se de projeto de lei, encaminhado a esta Casa Legislativa pelo Poder Executivo através da Mensagem nº 34, de 2001, que declara revogada a Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, além das seguintes normas legais afetas ao Setor de Transporte:

#### **I – TRANSPORTE AQUAVIÁRIO**

- 1) Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, que “*Regula a navegação de cabotagem*”;
- 2) Decreto do Poder Legislativo nº 405, de 28 de outubro de 1896, que “*Exclue da disposição do art. 5º, § 2º, letra C do regulamento aprovado pelo decreto nº 2.304, de 2 de julho de 1896, as companhias de navegação de costeagem, que tinham contracto com o Governo Nacional anterior a essa data*”;

- 3) Decreto-Lei nº 253, de 7 de fevereiro de 1938, que “*Retifica o Decreto-lei n. 198, de 25 de janeiro de 1938*”;
- 4) Decreto-Lei nº 1.480, de 3 de agosto de 1939, que “*Confere ao Lloyd Brasileiro (patrimônio nacional), a atribuição de despachar as suas embarcações e mercadorias nas repartições públicas do País por funcionários de sua designação e confiança*”;
- 5) Decreto-Lei nº 1.951, de 30 de dezembro de 1939, que “*Dispõe sobre a marinha mercante*”;
- 6) Decreto-Lei nº 2.154, de 27 de abril de 1940, que “*Cria a administração autônoma dos Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará, estabelecendo bases para a sua organização e dando outras providências*”;
- 7) Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, que “*Dispõe sobre as empresas de navegação de cabotagem*”;
- 8) Decreto-Lei nº 2.931, de 31 de dezembro de 1940, que “*Dispõe sobre o auxílio em dinheiro ao Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (S.N.A.P.P.)*”;
- 9) Decreto-Lei nº 3.100, de 7 de março de 1941, que “*Cria a Comissão da Marinha Mercante e dá outras providências*”;
- 10) Decreto-Lei nº 3.119, de 17 de março de 1941, que “*Declara vinculada ao Ministério da Viação a Comissão de Marinha Mercante*”;
- 11) Decreto-Lei nº 3.184, de 9 de abril de 1941, que “*Concede prazo para execução do art. 10, do decreto-lei n. 3.100, de 7 de março de 1941, e dá outras providências*”;

- 12) Decreto-Lei nº 3.198, de 14 de abril de 1941, que “*Reorganiza a Administração do Porto do Rio de Janeiro e dá outras providências*”;
- 13) Decreto-Lei nº 3.524, de 21 de agosto de 1941, que “*Aumenta de um membro a Comissão da Marinha Mercante e dá outras providências*”;
- 14) Decreto-Lei nº 3.595, de 5 de setembro de 1941, que “*Altera o art. 8º do Decreto-lei nº 3.100, de 7 de março de 1941, e dá outras providências*”;
- 15) Decreto-Lei nº 3.736, de 22 de outubro de 1941, que “*Estende aos navios dos Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará os favores de que tratam os artigos 19, 20 e 21 da Lei nº 420, de 10 de abril de 1937*”;
- 16) Decreto-Lei 5.224, de 25 de janeiro de 1943, que “*Extingue o Conselho de Administração do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará e dá outras providências*”;
- 17) Decreto-Lei nº 5.252, de 16 de fevereiro de 1943, que “*Institui com personalidade própria, de natureza autárquica, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata, e dá outras providências*”;
- 18) Decreto-Lei nº 7.550, de 14 de maio de 1945, que “*Suprime, na Comissão de Marinha Mercante, as subcomissões e dá outras providências*”;
- 19) Decreto-Lei nº 8.747, de 21 de janeiro de 1946, que “*Dispõe sobre o serviço de tráfego mútuo entre o Serviço de Navegação da Bacia do Prata e outras empresas*”;
- 20) Decreto-Lei nº 8.959, de 28 de janeiro de 1946, que “*Dispõe sobre a organização do Serviço de Navegação da Bacia do Prata*”;

- 21) Decreto-Lei nº 9.253, de 13 de maio de 1946, que “*Extingue a Delegação de Controle de Serviço de Navegação da Bacia do Prata e dá outras providências*”;
- 22) Decreto-Lei nº 9.339, de 10 de junho de 1946, que “*Dispõe sobre a Administração do Lóide Brasileiro, Patrimônio Nacional, e dá outras providências*”;
- 23) Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958, que “*Cria Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramentos dos Portos e dá outras providências*”;
- 24) Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963, que “*Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional e dá outras providências*”;
- 25) Lei nº 4.514, de 1º de dezembro de 1964, que “*Modifica dispositivo do Decreto-lei nº 5.252, de 16 de fevereiro de 1943, que institui com personalidade própria, de natureza autárquica, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata, e dá outras providências*”;
- 26) Lei nº 4.985, de 18 de maio de 1966, que “*Revoga dispositivo da Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963, que dispõe sobre o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, e dá outras providências*”;
- 27) Decreto-Lei nº 67, de 21 de novembro de 1966, que “*Dispõe sobre os bens e pessoal vinculado aos serviços de navegação e de reparos navais explorados pelo Lloyd Brasileiro – Patrimônio Nacional e pela Companhia Nacional de Navegação Costeira – Autarquia Federal, extinguindo estas autarquias, autoriza a constituição da companhia de Navegação Lloyd*

*Brasileiro e da Empresa de reparos navais “Costeira” S.A., e dá outras providências”;*

- 28) Lei nº 5.186, de 8 de dezembro de 1966, que “*Autoriza o Serviço de Navegação da Bacia do Prata a alienar os bens imóveis que especifica, de sua propriedade, e dá outras providências*”;
- 29) Decreto-Lei nº 154, de 10 de fevereiro de 1967, que “*Dispõe sobre os bens e pessoal vinculado ao serviço de navegação da Bacia do Prata – Autarquia Federal vinculada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, extingue esta Autarquia e autoriza a constituição do Serviço de Navegação da Bacia do Prata S.A. e dá outras providências*”;
- 30) Decreto-Lei nº 244, de 28 de fevereiro de 1967, que “*Dispõe sobre a Indústria de Construção Naval*”;
- 31) Decreto-Lei nº 306, de 28 de fevereiro de 1967, que “*Introduz um § 4º no art. 21 do Decreto-lei nº 67 de 21 de novembro de 1966*”;
- 32) Lei nº 5.312, de 4 de setembro de 1967, que “*Dá nova redação ao artigo 3º, inciso III, da Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958*”;
- 33) Lei nº 5.388, de 21 de fevereiro de 1968, que “*Provê sobre a isenção do pagamento das taxas de melhoramentos dos Portos e Renovação da Marinha Mercante dos equipamentos importados pelo Ministério da Educação e Cultura, nas condições que especifica*”;
- 34) Lei nº 5.434, de 14 de maio de 1968, que “*Dá nova redação ao § 3º do art. 21 do Decreto-lei nº 67, de 21 de novembro de 1966*”;
- 35) Decreto-Lei nº 456, de 6 de fevereiro de 1969, que “*Acrescenta o § 5º ao artigo 21 do Decreto-lei nº 67,*

*de 21 de novembro de 1966, cujo § 3º foi alterado pela Lei nº 5.434, de 14 de maio de 1968”;*

- 36) Decreto-Lei nº 790, de 27 de agosto de 1969, que “*Modifica o Decreto-lei nº 432, de 23 de janeiro de 1969, e dá outras providências*”;
- 37) Decreto-Lei nº 1.120, de 14 de agosto de 1970, que “*Autoriza o Ministério dos Transportes a tomar as providências necessárias a regularização de débitos da União para com a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro*”;
- 38) Decreto-lei nº 1.218, de 15 de maio de 1972, que “*Acrescenta parágrafo único ao artigo 1º do Decreto-lei 415, de 10 de janeiro de 1969*”;
- 39) Lei nº 5.858, de 11 de dezembro de 1972, que “*Dá nova redação ao art. 6º, do Decreto-lei nº 67, de 21 de novembro de 1966, que dispõe sobre os bens e pessoal vinculado aos serviços de navegação e de reparos navais explorados pelo Lloyd Brasileiro – Patrimônio Nacional e pela Companhia Nacional de Navegação Costeira – Autarquia Federal, extingue estas autarquias, autoriza a constituição da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e da Empresa de Reparos Navais “Costeira” S.A. e dá outras providências*”;
- 40) Decreto-Lei nº 1.507, de 23 de dezembro de 1976, que “*Altera o art. 3º e seus parágrafos da Lei nº 3.421, de 10 de junho de 1958, e dá outras providências*”;
- 41) Lei nº 6.473, de 29 de novembro de 1977, que “*Altera o art. 11 do Decreto-lei nº 67, de 21 de novembro de 1966, que dispõe sobre ações da Companhia de Navegação Llyod Brasileiro, e dá outras providências*”;
- 42) Decreto-Lei nº 1.842, de 29 de dezembro de 1980, que “*Acrescenta parágrafo único ao artigo 18 do Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, que*

*consolida a legislação sobre o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante e o Fundo da Marinha Mercante”.*

## II – TRANSPORTE FERROVIÁRIO

- 1) Decreto do Poder Legislativo nº 832, de 30 de dezembro de 1901, que “*Autoriza o Poder Executivo a extinguir a secção da Pagadoria da Estrada de Ferro Central do Brazil*”;
- 2) Decreto-Lei nº 7.779, de 25 de julho de 1945, que “*Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (D.N.E.F.) e dá outras providências*”;
- 3) Decreto-Lei nº 8.572, de 8 de janeiro de 1946, que “*Dá nova redação ao Decreto-lei nº 7.779, de 25 de julho de 1945, que reorganizou o Departamento Nacional de Estradas de Ferro*”;
- 4) Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, que “*Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária Federal S.A., e dá outras providências*”;
- 5) Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, que “*Cria no Departamento Nacional de Estradas de Ferro o Serviço Social das Estradas de Ferro*”;
- 6) Lei nº 4.102, de 20 de julho de 1962, que “*Transforma o Departamento Nacional de Estradas de Ferro em Autarquia, cria o Fundo Nacional de Investimento Ferroviário e dá outras providências*”;
- 7) Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, que “*Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências*”.

### III – TRANSPORTE RODOVIÁRIO

- 1) Decreto do Poder Legislativo nº 5.141, de 5 de janeiro de 1927, que “*Crêa o ‘Fundo Especial para Construcção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes’ constituído por um addicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gazolina, automoveis, auto-omnibus, autocaminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massicas, motocycletas, bicycletas, side-car e acessórios para automóveis, e dá outras providências*”;
- 2) Decreto-Lei nº 8.309, de 6 de dezembro de 1945, que “*Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e dá outras providências*”;
- 3) Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que “*Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências*”;
- 4) Lei nº 5.391, de 23 de fevereiro de 1968, que “*Atribui recursos para melhoria das condições de segurança do sistema rodoviário*”;
- 5) Lei nº 8.075, de 16 de agosto de 1990, que “*Dispõe sobre a extinção do Selo Pedágio e a instituição de mecanismos de financiamento para o setor rodoviário*”.

### IV – TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO

- 1) Decreto-Lei nº 5.034, de 4 de dezembro de 1942, que “*Autoriza as autarquias – Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná Santa Catarina, Administração do Porto do Rio de Janeiro, Serviços de Navegação da*

*Amazônia e de Administração do Porto do Pará e Lloyd Brasileiro – a requisitarem o material necessário aos seus serviços”;*

- 2) Decreto-Lei nº 12, de 7 de julho de 1966, que “*Retifica dispositivos do Decreto-lei número 5, de 4 de abril de 1966*”.

Em sua Exposição de Motivos, o Excelentíssimo Ministro de Estado dos Transportes à época, Senhor ELISEU PADILHA, ressaltou que o Projeto de Lei tem por fim “declarar revogadas expressamente as normas do Setor de Transportes que já se encontram tacitamente revogadas por legislação superveniente com elas incompatível ou que tenha regulado inteiramente a matéria nelas tratadas, ou ainda, por terem vigência temporária já exaurida.”

Após requerimento desta Comissão, da lavra do Deputado NELSON OTOCH, relator da matéria na legislatura passada, o despacho do Presidente foi revisto e o projeto de lei redistribuído, com base nos artigos 212 e 213 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ao Grupo de Trabalho de Consolidação das Leis e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O referido Grupo de Trabalho de Consolidação das Leis, após extenso e detido exame, proferiu parecer pela aprovação do PL 4.000, de 2001, com duas emendas aditivas e quatro supressivas.

Incluiu-se ao rol das normas legais a serem declaradas revogadas:

- a) o Decreto-Lei nº 198, de 25 de janeiro de 1938, que “Autoriza o Ministério da Viação e Obras Públicas a celebrar contrato para o serviço de navegação nos rios Mamoré e Guaporé, no Estado do Mato Grosso”, instituindo entre os critérios do contrato, o prazo de dez anos, já exaurido; e
- b) o parágrafo único do art. 18 do Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, determinando o custeio da Superintendência Nacional da Marinha Mercante com

recursos do Fundo da Marinha Mercante, no exercício financeiro de 1980.

Por outro lado, excluiu-se da declaração expressa de revogação:

- a) a Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, que “Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária Federal S.A., e dá outras providências (o Grupo ressaltou que até a inteira liquidação da empresa seria imprudente a revogação da norma de sua criação);
- b) a Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, que “Cria no Departamento Nacional de Estradas de Ferro o Serviço Social das Estradas de Ferro”;
- c) a Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, que “Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências” (o Grupo apontou que ambas se mostram como fundamentos jurídicos de atos definidos, pelo que não recomendam sua revogação);
- d) o Decreto-Lei 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que “Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências” (conforme exame do Grupo, a referida norma foi revogada expressamente pelo art. 29 do Decreto-Lei nº 512, de 21 de março de 1969).

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, é preciso fazer constar que não podemos deixar de render homenagens aos relatores anteriores, Deputado Eliseu Padilha, que elaborou longo e acurado parecer e ao Deputado Osmar

Serraglio que o adotou. Compartilhamos com grande parte dos termos do parecer e por isso tomo a liberdade de reproduzir suas razões, feitas, ao final, algumas ressalvas em função da atualização que se fez necessária.

De acordo com os artigos 212 e 213, combinados com o art. 32, inciso IV, alínea a, todos do Regimento Interno da Casa, chegamos à conclusão de que cumpre a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.000, de 2001 e suas emendas, apresentadas pelo Grupo de Trabalho de Consolidação das Leis.

Trata-se de matéria relacionada à consolidação das leis, mais especificamente com a declaração expressa de revogação de algumas normas legais. Assim, a proposição atende aos requisitos constitucionais formais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, I), às atribuições do Congresso Nacional (CF, art. 48) e à iniciativa do Poder Executivo (CF, art. 61).

A Lei Complementar nº 95, de 1998 regulamentou o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal e disciplinou além da elaboração, redação e alteração das leis, regras para consolidação das leis. Com a redação dada pela alteração proveniente da Lei Complementar nº 107, de 2001, o art. 14 da referida Lei, em seu § 3º, estabelece:

“Art. 14. (...)

§ 3º Observado o disposto no inciso II do *caput*, será também admitido projeto de lei de consolidação destinado exclusivamente à:

I – declaração de revogação de leis e dispositivos implicitamente revogados ou cuja eficácia ou validade encontre-se completamente prejudicada;”

Note-se, portanto, que esta é exatamente a hipótese que se pretende alcançar pelo Projeto ora em análise. O escopo da proposição é fazer uma limpeza, retirando expressamente do ordenamento jurídico brasileiro, o que, de certa forma, parece ainda fazer parte dele, mesmo que já revogado tacitamente – ou por lei posterior, ou por não ter sido recepcionado pela Constituição de 1988. Ademais, a proposição alcança também aquelas normas que têm prazo de vigência expirado e, portanto, perderam seu objeto.

Cumpre lembrar que a Lei de Introdução ao Código Civil preceitua que “a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.”

Assim, todas as leis que foram tacitamente revogadas pelas hipóteses acima já mencionadas não mais fazem parte do ordenamento jurídico brasileiro e a tentativa de revogar o já revogado apresenta-se como injurídica.

Todavia, o projeto de lei em epígrafe não revoga o já revogado, tem natureza apenas declaratória e, com o fim de clarear o sistema jurídico brasileiro, contribui, de maneira eficaz, para a consolidação já em andamento. É, desta feita, jurídico.

O mesmo afirmamos quanto às emendas apresentadas pelo Grupo de Trabalho de Consolidação das Leis, exceção feita, entretanto, às Emendas Supressivas nº 1 e 3, que se tornaram injurídicas em razão do lapso de cinco anos decorridos desde o voto do Deputado Bonifácio de Andrade proferido naquele Colegiado e a análise que fazemos hoje.

A Emenda Supressiva nº 1 exclui da declaração de revogação a Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, enquanto a Emenda Supressiva nº 2 exclui a Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974.

Feita a atualização, chega-se à conclusão de que a edição da Lei nº 11.483/07, que “Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.” impõe a reconsideração do parecer emitido pelo Grupo de Trabalho de Consolidação das leis, na medida em que tanto a Lei nº 3.115/57, quanto a Lei nº 6.171/74, excluídas da declaração de revogação à época, agora devem ser declaradas revogadas.

Em relação à Emenda Supressiva nº 1, o art. 1º da Lei nº 11.483/07 supracitada determina o encerramento do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), tornando exauridos os efeitos da Lei 3.115/57, que a criou.

No tocante à Emenda Supressiva nº 3, ao extinguir o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a Lei nº 6.171/74 repassou os

atributos daquele órgão à RFFSA, que foi extinta pela Lei nº 11.483/07, não produzindo, assim, mais efeitos.

De outra parte, nada a obstar no que se refere à técnica legislativa e à redação empregadas nas proposições, que estão em inteira conformidade com o disposto na Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001.

Isto posto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.000, de 2001, das Emendas Aditivas nº 1 e nº 2 e das Emendas Supressivas nº 2 e nº 4 a ele apresentadas pelo Grupo de Trabalho de Consolidação das Leis e pela injuridicidade das Emendas Supressivas nº 1 e nº 3.

É o parecer, s.m.j.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de 2007.

Deputado CÂNDIDO VACCAREZZA  
Relator

2007\_7226\_Cândido Vaccarezza