



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 826, DE 2021

Susta os §§ 1º e 2º do art. 9º da Portaria nº 131, de 14 de outubro de 2021, Ministério da Infraestrutura/Gabinete do Ministro, que dispõe sobre os processos administrativos de requerimento para exploração de ferrovias ou pátios ferroviários mediante outorga por autorização, conforme a Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021.

**AUTORIA:** Senador Jean Paul Prates (PT/RN)

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de decreto legislativo](#)



[Página da matéria](#)

# PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2021

Susta os §§ 1º e 2º do art. 9º da Portaria nº 131, de 14 de outubro de 2021, Ministério da Infraestrutura/Gabinete do Ministro, que *dispõe sobre os processos administrativos de requerimento para exploração de ferrovias ou pátios ferroviários mediante outorga por autorização, conforme a Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021.*



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Ficam sustados os §§ 1º e 2º do art. 9º da Portaria nº 131, de 14 de outubro de 2021, Ministério da Infraestrutura/Gabinete do Ministro.

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

## JUSTIFICAÇÃO

Com base na competência deste Congresso Nacional para sustar atos do Poder Executivo que exorbitem seu poder regulamentar, prevista no art. 49, inciso V, da Constituição Federal, deve ser corrigida a grave exorbitância das competências exercidas pelo Gabinete do Ministro da Infraestrutura na ocasião da redação dos §§ 1º e 2º do art. 9º da Portaria nº 131, de 14 de outubro de 2021, que tratam sobre o processo de desempate, na hipótese de mais de um requerimento de autorização ferroviária para a mesma área quando verificada a impossibilidade da concomitância dos empreendimentos.

É evidente que o normativo ministerial extrapolou as competências regulamentares previstas na Medida Provisória (MPV) nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, vez que o regramento editado é incompatível com o conteúdo do art. 7º, §§ 4º e 5º, da referida Medida Provisória, além de conflitar com a eficiência e os princípios do Sistema Ferroviário Nacional (arts. 3º e 5º da MPV). Não se trata, portanto de regulamentação

complementar à norma, mas antagônica a esta, cuja subsistência no ordenamento ensejaria configuração de antinomia e insegurança jurídica.

O § 4º do art. 7º da MP nº 1.065/21 é claro ao estabelecer que, em caso de incompatibilidade locacional, “o requerente deverá apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado”. Portanto, a solução ao conflito de incompatibilidade já foi dada pela letra da MPV. Ao estipular que “será priorizada a outorga de autorização de acordo com a ordem de apresentação da documentação”, o texto da portaria suscita insegurança sobre qual seria a prioridade conferida pela anterioridade, expandindo além da fórmula do § 4º, e possivelmente inaugurando uma hierarquia entre requerimentos, o que poderia suscitar a interpretação de que o protocolo posterior poderia servir de justificativa para negação de uma autorização.

Afinal, o § 5º do dispositivo estabeleceu as condições de negativa de autorizações, a saber: i) inobservância ao disposto na MPV e em seu regulamento; ii) incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário; ou iii) motivo técnico-operacional relevante devidamente justificado. A norma, contudo, não previu hipótese denegatória de autorização em decorrência de um critério cronológico de propositura, que sabotaria a essência do proposto.

Ressalte-se que pode haver de fato inviabilidade locacional, assentada em motivos técnico-operacionais, ou incompatibilidade frente o planejamento setorial, mas ambas condições suscitam avaliação dos órgãos competentes, em condições de transparência compatíveis com os requisitos de boa gestão pública e tendentes a fortalecer o setor assentando seus alicerces e prioridades nos desdobramentos das diretrizes da política nacional de transporte ferroviário e dos princípios enunciados no art. 5º da MPV nº 1.065, de 2021.

Importante destacar que o mecanismo da autorização prioriza a autonomia do particular em definir quando e como fará seu empreendimento, mas essa iniciativa deve ser sopesada diante de limitações impostas pela condição de monopólio natural inerentes às ferrovias, bem como sua inserção na malha ferroviária. Não à toa o legislador previu no § 3º do art. 7º que a avaliação de compatibilidade locacional contraporá o requerimento às infraestruturas implantadas ou outorgadas. Mas deve se observar, ainda, o planejamento setorial de modo a não vulnerar os princípios supracitados.

Portanto, o texto disposto no § 1º da Portaria inaugura o critério da anterioridade, criando nova condição para negação de autorizações ao



arrepio da sistemática imposta pela MPV. Como sabido, não pode a Portaria ministerial contrariar o que está expressamente estabelecido pela MPV, inovando em ponto em que o ato normativo hierárquico superior não lhe possibilitou.

Importante frisar que as consequências da inovação regulamentar são severas, visto que o texto da Portaria conflita com a eficiência e com os princípios do Sistema Ferroviário Nacional. Como mencionado, diz o art. 5º da MPV que a política setorial deve ser pautada pela redução dos custos, incentivo à concorrência e fomento à inovação. Todos esses importantes – e imperativos – princípios são sumariamente esvaziados na aplicação do regramento da Portaria que prevê como critério único de desempate a ordem cronológica dos pedidos sem considerar todos os elementos constantes nas propostas dos requerentes que são essenciais à concretização do espírito do Sistema Ferroviário Nacional.

Por fim, o parágrafo único do art. 3º da mesma MPV reza que diretrizes do transporte ferroviário deverão assegurar maior eficiência ao Sistema Ferroviário Nacional. Assim, é certo que as diretrizes e princípios imperativos que regem o sistema ferroviário estão adstritos à análise, substancial e profunda, das propostas de autorização em face aos resultados a serem alcançados pelo País, o que é claramente ignorado na pura análise temporal dos requerimentos como previsto na Portaria.

Desse modo, no caso de incompatibilidade locacional do requerimento de autorização de uma ferrovia, deve ser respeitada a regra estabelecida no art. 7º, § 4º, da Medida Provisória: “o requerente deverá apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado”, o que concretiza o princípio da eficiência na prestação do serviço ferroviário, e não outro critério – como a ordem cronológica de requerimentos, como previsto nos dispositivos cuja sustação é proposta. A regulamentação do procedimento é bem-vinda e necessária, mas cabe ao Poder Executivo se circunscrever ao dispositivo legal.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES

