



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, 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.

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.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 de abril de 2019.

ELIAS VAZ

Deputado Federal – PSB/GO