

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.068, DE 2003

Dispõe sobre a criação do Sistema Permanente de Planejamento de Transporte – SISTRAN e dá nova redação aos arts. 6º e 8º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.

Autor: Deputado Beto Albuquerque

Relator: Deputado Neuton Lima

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Beto Albuquerque, pretende criar o Sistema Permanente de Planejamento de Transporte – SISTRAN, bem como introduzir alterações na Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que, entre outros, dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE.

Dos artigos 1º ao 4º, o projeto trata da criação, dos elementos constitutivos e dos objetivos do SISTRAN. Com relação à constituição, prevê que o SISTRAN será constituído do levantamento contínuo de informações, da análise e projeções das informações levantadas e da decisão, acompanhamento e avaliação das ações adotadas. O objetivo do SISTRAN, conforme o projeto, é criar e implantar condições que capacitem o sistema de transporte a contribuir para o desenvolvimento econômico, político, social e cultural do País.

O art. 5º cria o Plano Integrado de Transporte, que, com base nas informações do SISTRAN, especificará em nível nacional, regional e estadual os objetivos, as estratégias, os corredores estratégicos, as prioridades de infra-estrutura, as reformas institucionais e o financiamentos necessários para o sistema de transporte. O art. 6º define que o Plano Integrado de Transporte será atualizado a cada dois anos e projetará as estratégias e diretrizes para os vintes anos subseqüentes.

O projeto estabelece, em seu art. 7º, que as definições do Plano Integrado de Transportes devem servir como referência para a escolha das obras constantes das leis orçamentárias. Além disso, o projeto altera os arts. 6º e 8º da Lei 10.636, direcionando os recursos da CIDE para a aplicação, de forma prioritária, nas obras de infra-estrutura estabelecidas pelas diretrizes e estratégias do SISTRAN e prevendo cinco vedações para aplicação de recursos da CIDE, de modo que esses recursos não possam ser utilizados para pagamento de pessoal ativo e inativo do Poder Executivo, para amortização de dívidas antigas, para a formação de reserva de contingência e para o pagamento de subsídios que não estejam previstos em lei e não sejam vinculados ao álcool combustível, ao gás natural e aos derivados de petróleo.

O projeto veda, ainda, em seu art. 10, novas concessões rodoviárias com o fim de manutenção, restauração e conservação de rodovias.

Na justificação, o autor argumenta que as transformações rápidas e profundas que se operam no contexto internacional, sobretudo no que se refere ao intercâmbio de pessoas e bens, os imperativos do processo de integração sul-americana, as necessidade de ocupação mais rápida nas novas fronteiras econômicas do Brasil, a absorção mais eficiente das novas tecnologias de transportes e a necessidade de maior eficácia na integração logística dos modais aeroviário, rodoviário, ferroviário e aquaviário são novas exigências que requerem a criação do Sistema Permanente de Planejamento de Transporte – SISTRAN, capaz de atualizar em períodos mais curtos o sistema de transporte brasileiro.

Argumenta ainda que, para recuperar a defasagem e fazer face aos desafios que o País enfrenta no seu setor de transportes, algumas ações são necessárias, tais como: proporcionar às cinco regiões geoeconômicas do território nacional conexões viárias adequadas ao seu respectivo processo de desenvolvimento; conferir ao sistema de transporte brasileiro uma dimensão sul-americana; montar um processo permanente de planejamento; criar condições para o aproveitamento das reais vantagens da multimodalidade nos corredores de transporte com maior fluxo; e reformular o sistema de financiamento do setor de transportes.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sem dúvida, a proposição em análise trata de um assunto muito relevante para o País, pois pretende criar um sistema permanente de planejamento para o setor de transportes, envolvendo os Estados, as macrorregiões e a União, bem como introduzir alterações na Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que, entre outros, dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, buscando direcionar os recursos arrecadados, para a aplicação em projetos definidos como prioritários pelo Sistema Permanente de Planejamento e Transporte – SISTRAN. É seu objetivo, também, vedar a aplicação desses recursos no custeio da administração e com o pagamento de juros e amortizações de dívidas contraídas antes de janeiro de 2004, além de vedar novas concessões rodoviárias com o fim de manutenção, restauração e conservação de rodovias.

Entendemos que a proposição é oportuna e de destacado mérito, uma vez que institucionaliza o processo de planejamento para o setor de transportes no Brasil. Ao determinar em seus artigos a constituição, os objetivos e a inter-relação das esferas de governo, o projeto contribui de maneira decisiva para a convergência das ações de governo no setor dos transportes e viabiliza a perenidade dos resultados dessas ações. Isso representa uma enorme diferença do modelo atual, onde cada ente de governo planeja as suas ações de maneira isolada e desfocada do resultado global.

Quanto à proposta de aplicação dos recursos da CIDE para financiamento do setor de transportes com base nas diretrizes SISTRAN, estamos inteiramente de acordo com o autor, por entender que esse sistema, quando implantado, deverá determinar as prioridades e a direção dos esforços governamentais para o setor de transportes. Portanto, os recursos governamentais, inclusive os provenientes da CIDE, serão utilizados com maior eficácia se forem empregados em observância aos planejamentos de curto, médio e longo prazo, estabelecidos pelo futuro SISTRAN.

Com relação as propostas de vedações para aplicação dos recursos da CIDE, que o projeto pretende inserir na Lei nº 10.636, entendemos que elas são pertinentes, visto que a lei orçamentária do corrente ano destinou a maior parte dos recursos da CIDE para o custeio de despesas correntes do Ministério dos Transportes, inclusive para o pagamento de pessoal ativo e inativo e de dívidas. Ora, se o principal argumento para a aprovação da CIDE no Congresso foi o de que o dinheiro proveniente da sua arrecadação iria mudar a caótica situação do setor de transportes, em especial das rodovias federais, os seus recursos deverão ser aplicados nestas melhorias e não, como acontece hoje, no custeio de despesas correntes da União.

Neste ponto, é importante lembrar que as experiências brasileiras e de vários outros países, entre os quais os Estados Unidos da América, mostram que a vinculação de determinados tributos à manutenção, melhoria e ampliação da malha de transportes é a única forma bem sucedida de mantê-la funcionando adequadamente.

Quanto ao previsto no artigo 10, relativo a proibição de novas concessões rodoviárias com o fim de manutenção, restauração e conservação de rodovias, por entender que esse dispositivo se afasta do objetivo central da proposição, qual seja, a questão do planejamento em transportes, propomos, mediante solicitação do autor, a supressão do referido artigo.

Diante do exposto, considerando a coerência da proposição, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei n.º 1.068/03, com a emenda supressiva que apresentamos .

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado Neuton Lima
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.068, DE 2003

EMENDA SUPRESSIVA Nº 1

Suprima-se o artigo 10 do projeto, renumerando-se o seguinte.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado Neuton Lima
Relator