



1765

Câmara dos Deputados

(no 2.º de Termino Braga)

*Bo Senado*

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

Da aplicação à receita prop<sup>venia</sup>riamente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados.

DESPACHO: A' Com. de Finanças

A' Com. de Finanças em 27 de Abril de 1955

DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. *Dep. Mauro Jones* 4, em 19/55
- O Presidente da Comissão de *Finanças*
- Ao Sr. *Dep. Adolfo Pentil - Relator*, em 24/6/55
- O Presidente da Comissão de *Economia*
- Ao Sr. *Dep. Adolfo Pentil - Relator* x, em 27/7/55
- O Presidente da Comissão de *Economia*
- Ao Sr. *Dep. Mauro Jones* 7, em 27/8/55
- O Presidente da Comissão de *Finanças*
- Ao Sr. *Dep. Adolfo Pentil*, em 27/8/55
- O Presidente da Comissão de *Economia*
- Ao Sr. *Dep. Abgar Bastos*, em 10/11/55
- O Presidente da Comissão de *Finanças*
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_
- Ao Sr. \_\_\_\_\_, em 19
- O Presidente da Comissão de \_\_\_\_\_

PROJETO N.º 189-B DE 1955

# SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa : .....

Autor : .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19.....

Sancionado em ..... de ..... de 19.....

Promulgado em ..... de ..... de 19.....

Vetado em ..... de ..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19.....

Caixa: 11  
Lote: 33  
PL N.º 189/1955  
1

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1955

Nº 2370

Encaminha o Projeto de Lei  
nº 189-E, de 1955.

Senhor Secretário:

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submetê-lo à consideração do Senado Federal, Projeto de Lei nº 189-E, de 1955, da Câmara dos Deputados, que dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados, e altera o item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, e o § 1º do art. 2º da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

Anexos :  
F. de sinopse;  
Avulsos do proj. n. 189-1955  
até letra - E (deixam de seguir os avulsos da  
Letra Aes  
esgotada).

---

RUI SANTOS  
3º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador Carlos Gomes de Oliveira,  
Primeiro Secretário do Senado Federal

AUTOR: Saturnino Braga

EMENTA: Da aplicação a receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados.  
(Fundo Rodoviário Nacional).

Em 19.5.55, é lido e vai a imprimir. D.C.N. de 20.4.55, pág. 1798, 1ª col.

Em 26.4.55, é despachado à Comissão de Finanças.  
(D.C.N. de 27.4.55, pág. 1986, 1ª col).

Comissão de Finanças

Em 4.5.55, é distribuído ao Sr. Mário Gomes (D.C.N. de 7.5.66).

Em 25.5.55, é dado vista ao sr. Herbert Levy. (D.C.N. de 27.5.55).

Em 3.6.55, é aprovado parecer com substitutivo (D.C.N. de 8.6.55).

A Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do R.G. do Sul manifesta apoio ao projeto (D.C.N. de 8.6.55).

Em 13.6.55, é lido e vai a imprimir, tendo parecer com substitutivo da Comissão de Finanças - (189-A) - D.C.N. de 14/6/55, pag. 3188 1ª coluna.

Em 17.6.55, é deferido ofício do sr. Osvaldo Lima Filho, solicitando seja ouvida a Comissão de Economia - D.C.N. de 18.6.55, pag. 3406, 3ª coluna.

Comissão de Economia

Em 21.6.55, é distribuído aos srs. Edgard Schneider (relator) e Uriel Alvim (revisor) - D.C.N. de 23/6/55.

Em 24.6.55, fala, para explicação pessoal, o sr. Saturnino Braga.  
(D.C.N. de 25.6.55, pag. 3623, 3ª coluna).

N a mesma data, fala o autor, para uma comunicação.  
(D.C.N. de 25.6.55, pag. 3612, 4ª coluna).

Em 23.6.55, o sr. Edgard Schneider, relator, apresenta parecer favorável ao projeto. Deliberou a Comissão sobrestar a votação do referido parecer a fim de ser ouvido o sr. Augusto Batista Pereira, o que deverá ser feita na reunião do dia 28 do corrente.  
(D. C.N. de 25/6/55).

Em 27.6.55, o sr. Augusto Batista Pereira faz uma exposição sobre o assunto, ficando adiada a votação do parecer do relator. D.C.N. de 28.6.55:

Em 30.6.55, o relator apresenta parecer com substitutivo para deixar de ser votado em virtude de ter o sr. Adolfo Gentil solicitado vista da matéria - D.C.N. de 2/7/55.

Em 5.7.55, é aprovado o substitutivo do voto do sr. Adolfo Gentil.  
D.C.N. de 6.7.55

Em 11.7.55, é lido e vai a imprimir tendo pareceres com substitutivos das Comissões de Finanças e de Economia (189-B) - D.C.N. de 12.7.55, pag 4098 - 1ª coluna).

O Sindicato da Indústria da Construção Civil do Rio de Janeiro envia considerações favoráveis ao projeto - D.C.N. de 26.7.55.

1955

= PROJETO DE LEI Nº 189 =

Cont. 2

Em 27.7.55, é anunciada e encerrada a 1ª discussão. Adiada a votação. Vai, com 3 emendas oferecidas pelo Sr. Adolfo Gentil (1) e Edgar Luis Schneider (nºs 2 e 3), as Comissões de Economia e de Finanças. (D.C.N. de 28.7.55, pag. 4415, 2ª col.).

- Comissão de Economia -

Em 2.8.55, é distribuído aos Srs. Adolfo Gentil (Relator) e Brasília Machado (Revisor) - D.C.N. de 4.8.55.

Em 8.8.55, é aprovado parecer do Relator sobre emendas da 1ª discussão favorável a de nº 2 e com subemendas as de nºs. 1 (2 subemendas) e 3 (2 subemendas) - D.C.N. de 8.11.55.

DÁ APLICAÇÃO A RECEITA PROVENIENTE DA DIFERENÇA DE PREÇOS ENTRE OS COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES LÍQUIDOS DERIVADOS DO PETRÓLEO FABRICADOS NO BRASIL E IMPORTADOS, E ALTERA O ITEM II DO § 2.º E O § 5.º DO ART. 9.º DA LEI N.º 2.145, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1953, E O § 1.º DO ART. 2.º DA LEI N.º 1.749, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1952, ACRESCENTANDO-LHE UM PARÁGRAFO.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O item II do § 2.º e o § 5.º do art. 9.º da lei n.º 2.145, de 29 de dezembro de 1952, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9.º .....

§ 2.º .....

II — à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei por conta do Tesouro Nacional.

§ 5.º O produto da arrecadação de 30% (trinta por cento), previsto no inciso II do § 2.º deste artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil, ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários”.

Art. 2.º A receita decorrente da alteração de que trata o art. 1.º desta lei será entregue em quotas trimestrais ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico que lhe dará o seguinte destino:

a) 80% (oitenta por cento) constituirão o Fundo Nacional de Pavimentação a ser distribuído e aplicado pela forma determinada no art. 3.º desta lei.

b) 20% (vinte por cento) constituirão um Fundo Especial a ser aplicado pela forma prevista no art. 5.º desta lei.

Art. 3.º Ao Fundo Nacional de Pavimentação, a que se refere a letra a do artigo anterior, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico dará o seguinte destino:

a) 40% (quarenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

b) 60% (sessenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios, como se Estados fossem, observados os coeficientes adotados pelo Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente.

Art. 4.º O Fundo Nacional de Pavimentação será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, na forma do art. 2.º desta lei, sem prejuízo nem dependência de outros quaisquer recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinem ao mesmo fim.

§ 1.º Os projetos para pavimentação de rodovias, que devem ser atendidos com o Fundo Nacional de Pavimentação, serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, ou órgãos equivalentes, aprovados, conforme o caso, pelo Conselho Rodoviário Nacional ou Conselhos Rodoviários Estaduais.

§ 2.º O critério a ser seguido, para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar, será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil, no ano anterior.

Art. 5.º O Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2.º desta lei será exclusivamente aplicado na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construirão ou se aproveitarão para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitários.

Art. 6.º Concluídas as obras e as operações financeiras decorrentes do determinado no art. 5.º da presente lei, o Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2.º desta lei, será incorporado ao Fundo Nacional de Pavimentação.

§ 1.º Os projetos de obras ou serviços baseados no art. 5.º desta lei serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência da competente Secretaria dos Governos estaduais, quando a estes pertencer a linha ferrea a ser retirada.

§ 2.º A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas-quilômetros de linha explorada (t-km/km), dando-se preferência, em caso de valores semelhantes, à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952.

§ 3.º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da vigência desta lei, os Departamentos Nacionais de Estradas de Rodagem e Estradas de Ferro, em trabalho conjunto, apresentarão ao Ministro da Viação, para que submeta aos Governos respectivos a relação dos trechos ferroviários a serem substituídos por estradas de rodagem, nos termos desta lei.

Art. 7.º O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação ou substituição de trechos ferroviários, de acordo com esta lei.

Parágrafo único. Os empréstimos de que trata esta lei serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 8.º A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas perante o Tribunal de Contas respectivo, não prescrevendo os saldos em cada exercício.

Art. 9.º Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no país pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do imposto único a que se refere o art. 1.º, letra b, da lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1.º O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2.º As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3.º A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, à vista de solicitação da interessada e em processo onde fique comprovado o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico.

Art. 10. E' acrescentado ao art. 2.º da lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952, um parágrafo, passando o § 1.º deste artigo a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2.º .....

“§ 1.º O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador.

§ 2.º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de 60 (sessenta) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar o pagamento do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto”.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara dos Deputados, em 24 de novembro de 1955.

CÂMARA DOS DEPUTADOS



IMPRIMIR

REDAÇÃO FINAL

PROJETO n. 189-E-1955

Em 17/11/55

Muritiba

Apovado. A. Mendes

18.11.55

OL

Redação Final do projeto n. 189-D, de 1955, que dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados, e altera o item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da Lei n. 2.145, de 29 de dezembro de 1953, e o § 1º do art. 2º da Lei n. 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da Lei n. 2.145, de 29 de dezembro de 1952, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º.....

§ 2º.....

II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional.

§ 5º. O produto da arrecadação de 30% (trinta por cento), prevista no inciso II do § 2º deste artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários".

Art. 2º. A receita decorrente da alteração de que trata o art. 1º desta lei será entregue em quotas trimestrais ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico que lhe dará o se -



guinte destino:

a) - 80% (oitenta por cento) constituirão o Fundo Nacional de Pavimentação a ser distribuído e aplicado pela forma determinada no art. 3º desta lei! /;

b) - 20% (vinte por cento) constituirão um Fundo Especial a ser aplicado pela forma prevista no art. 5º desta lei.

Art. 3º. Ao Fundo Nacional de Pavimentação, a que se refere a letra a do art. anterior, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico dará o seguinte destino:

a) - 40% (quarenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

b) - 60% (sessenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios, como se Estados fôsem, observados os coeficientes adotados pelo Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente.

Art. 4º. O Fundo Nacional de Pavimentação será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, na forma do art. 2º desta lei, sem prejuízo nem dependência de outros quaisquer recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinem ao mesmo fim.

§ 1º. Os projetos para pavimentação de rodovias, que devem ser atendidos com o Fundo Nacional de Pavimentação, serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, ou órgãos equivalentes, aprovados, conforme o caso, pelo Conselho Rodoviário Nacional ou Conselhos Rodoviários Estaduais.

§ 2º. O critério a ser seguido, para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar, será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil, no ano anterior.

Art. 5º. O Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2º desta lei será exclusivamente aplicado na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construirão ou se aproveitarão para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitários.



Art. 6º. Concluídas as obras e as operações financeiras decorrentes do determinado no art. 5º da presente lei, o Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2º desta lei, será incorporado ao Fundo Nacional de Pavimentação.

§ 1º. Os projetos de obras ou serviços baseados no art. 5º desta lei serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência da competente Secretaria dos Governos estaduais, quando a êstes pertencer a linha férrea a ser retirada.

§ 2º. A prioridade para seleção dêsses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas-quilômetros de linha explorada (t-km/km), dando-se preferência, em caso de valores semelhantes, à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acôrdo com os dados relativos ao ano de 1952.

§ 3º. Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da vigência desta lei, os Departamentos Nacionais de Estradas de Rodagem e Estradas de Ferro, em trabalho conjunto, apresentarão ao Ministro da Viação, para que submeta aos Governos respectivos, a relação dos trechos ferroviários a serem substituídos por estradas de rodagem, nos termos desta lei.

Art. 7º. O Banco Nacional do Desenvolvimento Económico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação ou substituição de trechos ferroviários, de acôrdo com esta lei.

Parágrafo único. Os empréstimos de que trata esta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 8º. A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas perante o Tribunal de Contas respectivo, não prescrevendo os saldos em cada exercício.

Art. 9º. Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no país pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do impôsto único a que se refere o



art. 1º, letra b, da lei n. 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1º. O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2º. As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3º. A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, à vista de solicitação da interessada e em processo onde fique comprovado o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico.

Art. 10. É acrescentado ao art. 2º da lei n. 1.749, de 28 de novembro de 1952, um parágrafo, passando o § 1º deste artigo a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º:.....

"§ 1º. O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador.

§ 2º. O Poder Executivo regulamentará, no prazo de 60 (sessenta) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar o pagamento do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto".

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Comissão de Redação, em 16 de novembro de 1955.

Virgínia Santa Rosa, Presidente em exercício  
VIRGINIO SANTA ROSA

Abguar Bastos, Relator  
ABGUAR BASTOS

*Carlos de Almeida*  
*Maria Nira*



## PROJETO

Nº 189 D - 1955

Redação para 2ª. discussão do projeto nº 189 C, de 1955 que dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados, e altera o item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, e o § 1º do art. 2º da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1952, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º. ...

§ 2º. ...

II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional.

§ 5º. O produto da arrecadação de 30% (trinta por cento), prevista no inciso II do § 2º deste artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários."

Art. 2º. A receita decorrente da alteração de que trata o art. 1º desta lei será entregue em quotas trimestrais ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico que lhe dará o seguinte destino:

a - 80% (oitenta por cento) constituirão o Fundo Nacional de Pavimentação a ser distribuído e aplicado pela forma determinada no art. 3º desta lei.

b - 20% (vinte por cento) constituirão um Fundo Especial a ser aplicado pela forma prevista no art. 5º desta lei.



Art. 3º. Ao Fundo Nacional de Pavimentação, a que se refere a letra a do artigo anterior, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico dará o seguinte destino:

a - 40% (quarenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

b - 60% (sessenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios, como se Estados fossem, observados os coeficientes adotados pelo Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente.

Art. 4º. O Fundo Nacional de Pavimentação será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, na forma do art. 2º desta lei, sem prejuízo nem dependência de outros quaisquer recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinem ao mesmo fim.

§ 1º. Os projetos para pavimentação de rodovias, que devem ser atendidos com o Fundo Nacional de Pavimentação, serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, ou órgãos equivalentes, aprovados, conforme o caso, pelo Conselho Rodoviário Nacional ou Conselhos Rodoviários Estaduais.

§ 2º. O critério a ser seguido, para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar, será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil, no ano anterior.

Art. 5º. O Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2º desta lei será exclusivamente aplicado na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construirão ou se aproveitarão para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitários.

Art. 6º. Concluídas as obras e as operações financeiras decorrentes do determinado no art. 5º da presente lei, o Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2º desta lei, será incorporado ao Fundo Nacional de Pavimentação.

§ 1º. Os projetos de obras ou serviços baseados no art. 5º desta lei serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência da competente Secretaria dos Governos estaduais, quando a estes pertencer a linha férrea a ser retirada.



§ 2º. A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas-quilômetros de linha explorada (t-km/km), dando-se preferência, em caso de valores semelhantes, à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952.

§ 3º. Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da vigência desta lei, os Departamentos Nacionais de Estradas de Rodagem e Estradas de Ferro, em trabalho conjunto, apresentarão ao Ministro da Viação, para que submeta aos Governos respectivos, a relação dos trechos ferroviários a serem substituídos por estradas de rodagem, nos termos desta lei.

Art. 7º. O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação ou substituição de trechos ferroviários, de acordo com esta lei.

Parágrafo único. Os empréstimos de que trata esta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 8º. A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas perante o Tribunal de Contas respectivo, não prescrevendo os saldos em cada exercício.

Art. 9º. Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no país pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do imposto único a que se refere o art. 1º, letra b, da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1º. O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2º. As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo, desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3º. A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, à vista de solicitação da interessada



e em processo onde fique comprovado o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico.

Art. 10. É acrescentado ao art. 2º da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, um parágrafo, passando o § 1º deste artigo a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º. ...

"§ 1º. O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador.

§ 2º. O Poder Executivo regulamentará, no prazo de 60 (sessenta) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar o pagamento do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto."

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 28 de outubro de 1955.

Daurel, Presidente

Adolfo Gentil, Relator.

*aprovados os emendas em conformidade com o parecer  
substitutivo  
da Comissão de Economia, e primeira discussão, e parecer  
votado e encaminhado a sua Comissão  
afim de redigir o parecer  
25.10.55*



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO

N.º 189-C — 1955

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados; tendo pareceres com substitutivos das Comissões de Finanças e de Economia. Parecer sobre emendas de primeira discussão: da Comissão de Economia favorável à de n.º 2, com subemendas às de ns. 1 e 3; da Comissão de Finanças favorável à emenda n.º 2 e às subemendas da Comissão de Economia às de ns. 1 e 3.

PROJETO N.º 189-55 A QUE SE REFEREM OS PARECERES

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As diferenças de preços, de acordo com o que estabelecer o Conselho Nacional de Petróleo, entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo importados e os que forem fabricados nas refinarias nacionais, serão recolhidas, semanalmente, pelas refinarias nacionais, ao Banco do Brasil e suas agências, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1.º Se, até a data da promulgação desta lei o Ministério da Fazenda houver determinado o recolhimento das diferenças de preços referidas no artigo, para aplicações diversas daquelas adiante estipuladas éle providenciará, dentro de 30 (trinta) dias, o depósito no Banco do Brasil de toda a quantia que recolher, para ser aplicada como determina esta lei. Se não procedeu ao referido recolhimento as refinarias nacionais ficam obrigadas a efetuar os respectivos depósitos atrasados, dentro do prazo de 90 (noventa) dias.

§ 2.º Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (qua-

renta por cento) constituem receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) contituem receita dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes, inclusive territórios.

§ 3.º A receita pertencente aos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes será, trimestralmente, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se os Territórios como se Estados fossem.

Art. 2.º O Conselho Nacional do Petróleo enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais e o cálculo das referidas diferenças de preços, entre esses produtos e os importados, de acordo com os ágios que vigorarem para as respectivas importações.

Art. 3.º O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos

que a legislação vigente destine ao mesmo fim.

Parágrafo único. O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 1955. — *Saturino Braga.*

#### Justificação

Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados.

Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis líquidos derivados do petróleo refinado no Brasil e os importados.

Exemplificando, para o caso da gasolina, pode-se efetuar o seguinte cálculo, que, se não for exato, muito se aproxima da verdade e dá uma idéia perfeita do que ocorrerá:

Para produzir um litro de gasolina e 0,60 de óleo diesel são necessários 1,60 litros de petróleo bruto, ou seja 1,280 quilos. Como o petróleo bruto custa, no mercado internacional, 21 dólares por tonelada, o custo, em cruzeiros, de 1,280 quilos com o ágio de Cr\$ 35,00 por dólar (adotado pelo Ministério da Fazenda) será:

$$1,280 \times 0,021 \times (35,00 + 20,517) = 1,492 \text{ cruzeiros.}$$

Admitindo um rendimento de 70% conclui-se que um litro de gasolina produzida nas refinarias nacionais pagará um ágio de:

$$0,70 \times 1,492 = 1,044 \text{ cruzeiros.}$$

Por outro lado, um litro de gasolina importada, cujo ágio é de Cr\$ 70,00, pagará:

$$(70 + 20,517) \times 0,02861 = 2,590 \text{ cruzeiros.}$$

Haverá, pois, uma diferença de:  $2,590 - 1,044 = 1,545$  cruzeiros por litro de gasolina.

Assim, as refinarias nacionais, para venderem na praça a gasolina pelo mesmo preço da importada, deverão recolher de Cr\$ 1,50 por litro.

O mesmo sucede com os óleos lubrificantes, querosene, etc. Atendendo-se leira com as refinarias existentes está estimada em cerca de 1.600.000.000

de litros, a importância a recolher no fim de um ano é apreciável.

O cálculo exato da diferença de preços, bem como das quantidades produzidas, deve ser efetuado pelo Conselho Nacional do Petróleo, que é o órgão fiscalizador por excelência. Por isso o artigo do projeto de lei proposto determina que esse órgão forneça ao DNER todos os elementos para o devido controle.

A receita referida não tem ainda um destino legal, pois que não é evidentemente saldo de ágio. Aliás, confirmando essa alegação, pode ser lembrado que, quando o Ministro da Fazenda, Dr. Eugênio Gudim, compareceu à Câmara para esclarecer as razões pelas quais tinha feito as alterações nos ágios do petróleo e seus derivados, o signatário fez-lhe por escrito a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro:

“Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada — 70 — e o óleo cru — 35 — haverá uma diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em... 1.600.000.000 de litros, essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00 por ano”.

“Que autorização do Congresso possui o Sr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços?”

A essa pergunta, clara e precisa, e Ministro da Fazenda respondeu de modo completamente diverso, despitando, porque não tinha a referida autorização do Congresso, como de fato não tem. Impõe-se, por conseguinte, que o Legislativo dê o destino a essa nova receita, que não estava nem podia estar, prevista no orçamento. E' justamente o que se pretende fazer com o presente diploma legal.

Como a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados vai encarecer o transporte rodoviário, nada mais aconselhável que se destine essa nova receita a baratear esse mesmo transporte, ou seja, para pavimentar as estradas de maior tráfego, uma vez que a pavimentação de uma rodovia reduz o frete em cerca de 50%, como já está provado pela teoria e pela prática. Há, assim, até certo ponto uma compensação.

O art. 3.º estabelece claramente a obrigação da receita ser integralmente aplicada na pavimentação.

Finalmente, a fim de que houvesse uma distribuição equitativa entre todos os Estados do Brasil e não ficasse a pavimentação reduzida somente às rodovias tronco de maior tráfego que só atravessam algumas unidades da Federação, o projeto previu um rateio idêntico ao do Fundo Rodoviário Nacional. Dessa forma, Estados como o Amazonas, Pará, Mato Grosso, Goiás, Maranhão, Piauí, etc., onde o volume de tráfego não se compara com o existente em São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais, etc., terão também a oportunidade, muito justa, de começar a pavimentação das suas estradas mais tráfegadas.

Cumpra ainda salientar que o Brasil deverá produzir cerca de 100.000 toneladas de asfalto em 1956, conforme fábrica que se está montando. A promulgação da presente lei garante um mercado interno consumidor dessa produção, que é preciso incentivar para o progresso do país.

Sala das Sessões, em de 1955. —  
*Saturnino Braga.*

PAPECER DA COMISSÃO DE  
FINANÇAS

RELATÓRIO

Projeto n.º 189-55 — Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do Petróleo fabricados no Brasil e os importados, da autoria do Sr. Deputado Saturnino Braga.

Justificando o projeto o seu autor declara: "Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados. Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos do petróleo refinados no Brasil e os importados".

Por ocasião do comparecimento do então Ministro da Fazenda, o eminente Senhor Eugenio Gudín, o autor do projeto fez-lhe, por escrito, a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro: "Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada Cr\$ 70,00 e o óleo cru — Cr\$ 35,00, haverá diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de

cêrca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em..... 1.600.000.000 de litros essa quantia monta a cêrca de Cr\$ 2.400.000.000,00 por ano. Qual autorização do Congresso possuía o Sr. Ministro para dispor dessa importância que não é ágio, mas sim diferença de preços?" A essa pergunta o Senhor Ministro deu a seguinte resposta: "Finalmente, Senhor Presidente, pergunta o Deputado Saturnino Braga, como o Governo pode decretar um ágio de 35 para óleo bruto e de 70 para o produto refinado e cobrar das refinarias depois uma diferença. Pergunta, ainda, a que título. S. Ex.ª talvez não esteja bastante informado e não conheça bem o regime adotado pelo Conselho Nacional do Petróleo para as refinarias nacionais. O ágio de 35 que se cobra das refinarias nacionais, ao receberem o óleo bruto, é uma prestação sobre o total que elas vão pagar, total que se compõe daqueles 35 primitivamente pagos por ocasião do recebimento do óleo bruto mais uma percentagem correspondente à gasolina, óleo Diesel e óleo combustível, relativos ao coeficiente de produção das refinarias multiplicado pelos respectivos ágios da tabela feita pelo Conselho Nacional do Petróleo. Assim o ágio das refinarias nacionais é cobrado apenas em duas prestações, das quais, uma de 35, como primeira prestação ao receberem elas o óleo bruto, e a segunda correspondente às percentagens de produção de gasolina, diesel, óleo combustível, etc., conforme a capacidade de cada refinaria, multiplicada pelos ágios correspondentes a cada uma dessas classificações".

O Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito, que havia estabelecido por dólar o ágio de Cr\$ 70,00 para a gasolina e Cr\$ 35,00 para o óleo bruto, em sessão de 22 de março do corrente ano, objetivando evitar que as refinarias de petróleo, estabelecidas no País, auferissem excessos de lucro em virtude de adquirirem sua matéria-prima — óleo bruto — mediante o pagamento do ágio de Cr\$ 35,00 por dólar, apenas, e venderem os produtos resultantes da refinação por preços de média global muito mais alta, resolveu autorizar a elevação da sobretaxa cobrada em tais casos, estabelecendo passasse a mesma a ser determinada pela soma dos produtos do ágio de cada derivado de petróleo pela percentagem de fabricação correspondente. Assim, c

ágio sobre o petróleo bruto foi estabelecido da seguinte maneira:

Óleo Combustível .....	15
Óleo Diesel .....	15
Gás liquefeito do petróleo .....	15
Óleos lubrificantes .....	35
Signal Oil .....	35
Querozene ..	15
Gasolina de Aviação .....	25
Gasolina comum .....	35
Gasolina "Premium" .....	150

Estabeleceu mais que o ágio sobre o óleo bruto poderá ser dividido em duas parcelas, a primeira, cujo pagamento se fará a vista, representada pelo ágio antigamente cobrado sobre o material em aprêço, ou seja, antes das bases aprovadas em sessão daquele Conselho de 17 de janeiro do corrente ano; e a segunda, parte restante, a ser liquidada 60 dias após a emissão da respectiva promessa de venda de câmbio.

PARECER

Esses esclarecimentos evidenciam que o projeto em causa merece, pela sua natureza, um exame cuidadoso da douta Comissão de Finanças, principalmente tendo em vista os dados colhidos na Superintendência da Moeda e Crédito, cujo Conselho, em acertada decisão, estabeleceu percentagem segundo cada produto das refinarias nacionais. Entendendo que o projeto original terá que ter um substitutivo desta Comissão, para melhor enquadramento na técnica adotada pelo citado Conselho, o relator tem a honra de apresentar esse substitutivo ao exame da Comissão.

Sou de parecer que a legislação deverá ser feita com muita cautela de modo a que se não vá estabelecer, de forma definitiva, o sistema de cobrança de ágios sobre as moedas fortes, porquanto esse sistema, adotado pelo eminente Sr. Osvaldo Aranha quando Ministro da Fazenda e seguido pelos seus ilustres sucessores tem sofrido críticas e restrições de muitos dos nossos estudiosos em matéria de câmbio. E' um sistema que depende da orientação que lhe fôr dada pelos titulares da Fazenda, que até poderão entender por bem abandoná-lo.

O projeto merece, realmente, toda a nossa atenção, não só porque, com a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados, irá, fatalmente, encarecer o transporte rodoviário, que é

no nosso País, o mais procurado e o mais empregado na circulação das nossas riquezas, como também porque a providência apontada, isto é o emprêgo da sobretaxa cobrada na gasolina e outros produtos de refinação nacional na pavimentação das nossas estradas, acarretará redução no frete desses transportes, como já está suficientemente provado, pela teoria e pela prática, havendo, assim, até certo ponto, uma compensação, conforme foi, aliás, acentuado pelo autor do projeto relatado.

Substitutivo

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As sobretaxas que forem cobradas pelo Governo Federal às refinarias nacionais de petróleo, após a transformação do petróleo bruto em combustíveis e lubrificantes líquidos dele derivados, serão recolhidas diretamente pelas refinarias nacionais ao Banco do Brasil e suas agências, mediante guias de recolhimento extraídas pelo órgão fiscal de Estradas de Rodagem.

§ 1.º Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constituem receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constituem receita dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente, dos Estados, Distrito Federal e Territórios

§ 2.º A receita de cada trimestre, pertencente aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalentes, nos Estados, Distrito Federal e Territórios será, no trimestre seguinte, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se o Distrito Federal e os Territórios como se Estados fôsem.

Art. 2.º O Ministério da Fazenda enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cópia das guias de recolhimento referidas no art. 1.º bem como a relação das produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo provenientes das refinarias nacionais, acompanhadas do cálculo das sobretaxas.

Art. 3.º O montante de toda receita nesta lei será aplicado, exclusivamente, em pavimentação de estradas de

*Substitutivo do Projeto*

Caixa: 11

Lote: 33  
PL N° 189/1955

15

rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destina ao mesmo fim.

Parágrafo único. O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, no ano anterior, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4.º O Poder Executivo, dentro de 30 dias após a publicação desta lei, promoverá sua regulamentação e baixará as instruções necessárias ao seu integral cumprimento.

Art. 5.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

#### PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças, na reunião de sua Turma "B" realizada em 3-6-55, aprovou, por unanimidade, o substitutivo oferecido pelo Relator ao projeto, votando os Senhores Deputados Nelson Omega, Presidente; Mario Gomes, Relator; Odilon Braga, Saturnino Braga, Lopo Coelho, José Afonso, Nelson Monteiro, José Fragelli, Walter Franco, Milton Brandão e Pereira da Silva.

Sala "Antonio Carlos" em 3 de junho de 1955. — *Odilon Braga*, Presidente em exercício.

*Mario Gomes*, Relator.

#### Justificação

O relatório geral da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, ao apreciar a conjuntura econômica nacional, diz que:

"A falta de capacidade de transporte e a generalizada insuficiência do sistema existente constituem o maior obstáculo ao crescimento contínuo, tanto da indústria como da agricultura".

Quanto ao transporte rodoviário, o meio mais eficiente de aumentar sua capacidade é a pavimentação das estradas, pois, simultaneamente melhoram-se os três fatores básicos de produtividade de qualquer espécie de tráfego: regularidade, custo e velocidade.

Porém, dada a gravidade da situação do nosso transporte terrestre em geral, seria de reais alta conveniência para a economia do país que tal pavimentação fosse planejada de for-

ma a beneficiar o sistema em conjunto.

Hoje, em obediência aos modernos princípios econômicos, não se admite mais que possa haver concorrência prejudicial entre os meios de transporte diferentes. É uma questão de seleção natural, em que cada um se enquadra nos limites de sua própria eficiência.

Os transportes internos, de superfície, no Brasil — onde a navegação fluvial não teve o desenvolvimento desejável — dependem de duas únicas forças, o trem e o caminhão (ou ônibus), cujo trabalho deve ser coordenado para que se obtenha o rendimento máximo.

O "Plano Decenal para o Desenvolvimento Econômico do Congo Belga", que mereceu comentários elogiosos de técnicos do Banco Internacional, contém um minucioso estudo comparativo sobre o custo dos transportes em estradas de ferro e de rodagem. De acordo com a análise feita lá, baseada em pesquisas especiais, o transporte rodoviário é mais barato do que o ferroviário para as densidades de tráfego inferiores a valores compreendidos entre ..... 350.000/400.000 toneladas-quilômetros por ano.

No Brasil ainda não se fez um estudo de tal profundidade para determinar a linha divisória dos campos de atividade econômica dos dois grandes meios de transporte terrestre.

Entretanto, as estatísticas publicadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro permitem ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico determinar a densidade de tráfego remunerado mínima para que haja equilíbrio financeiro na exploração ferroviária.

Para as condições médias de toda a rede, vigentes em 1953, o limite seria de 442.000 t-km/km. Esse valor foi superado por apenas cinco das 40 estradas de ferro brasileiras, cuja quilometragem global corresponde a 21% da extensão total da rede em tráfego.

Em virtude da baixa densidade de tráfego da maior parte da viação férrea brasileira, os projetos elaborados pela citada Comissão Mista deixaram de contemplar muitas estradas e grandes extensões de outras, além de recomendar a supressão de diversos ramais, cujas linhas não oferecem possibilidade econômica, mesmo

para um programa mínimo de melhoramentos.

O projeto realizado pela E. F. Leopoldina determina a retirada dos trilhos de 632 km. de linha, parcela equivalente a mais da quinta parte dos atuais 3.057 km. da estrada.

Cerca de 1.500 dos 3.889 km. da mais extensa ferrovia do país, a Rede Mineira de Viação, não foram considerados no projeto da CMBEU devido sua rudiz densidade de tráfego, pois o valor médio desse índice para toda a estrada é inferior a 70.000 t-km/km.

Portanto, muitas regiões servidas por linhas férreas de baixa densidade de tráfego estão na iminência de sofrer um colapso total na sua economia. Não sendo possível reape-lhar esses trechos ferroviários, atualmente em péssimo estado, a única solução para garantia segura do transporte indispensável será a sua substituição por uma rodovia pavimentada.

A permuta dos trilhos por uma rodovia de verdade — estabelecendo a comunicação com um tronco ferroviário eficiente ou com outra estrada pavimentada — irá contribuir muito mais para fomentar o desenvolvimento econômico da região do que as atuais linhas férreas, muito mal equipadas e, em consequência, péssimamente operadas.

Exemplo significativo é o ressurgimento da zona servida pela antiga E.F. Maricá hoje incorporada à Central do Brasil com a pavimentação da rodovia "Amaral Peixoto", antes mesmo da conclusão dos serviços entre Niterói e São Pedro da Aldeia.

Assim, a justa e racional aplicação dos recursos provenientes desta nova fonte de receita — sãbiamente destinada pelo ilustre Deputado Saturnino Braga à pavimentação rodoviária — deve também ser empregada na execução dos projetos de substituição dos trechos ferroviários deficitários por estradas pavimentadas.

Além do incontestável benefício que proporcionará à economia regional, o Orçamento da União ficará, dentro de pouco tempo, libertado das vultosas subvenções anuais, necessárias para cobrir os "deficits" da exploração ferroviária, que, em 1955, totalizava quase 3,7 milhões de cruzeiros.

A prioridade para a seleção dos projetos será a menor densidade de

tráfego ferroviário remunerado — calculada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha em tráfego (t-km/km) — e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro.

A fim de permitir a rápida execução dos serviços projetados, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico — à semelhança do procedimento adotado para com os projetos ferroviários elaborados pela CMBEU — deverá incumbir-se do financiamento necessário.

Para esse fim, o Banco terá recursos específicos de vez que a ele será recolhida a percentagem de 30% do produto dos ágios sobre a importação de derivados de petróleo, receita especial acertadamente criada pelo substitutivo do ilustre Deputado Edgar Schneider. Dessa forma, nem só o Banco contará com recursos próprios para financiar a pavimentação:

a) de rodovias já existentes ou a construir;

b) de rodovias que venham a substituir troncos ferroviários obsoletos, mas também estará capacitado a fazê-lo com o máximo de segurança, uma vez que a garantia desses empréstimos poderá ser constituída pelo penhor das próprias receitas de que o Banco será depositário.

E' claro que os órgãos governamentais competentes, hoje encarregados da matéria, não podem ser postos de lado. Assim é que:

a) Os projetos para eliminação de ramais ferroviários antieconômicos e sua substituição por rodovias pavimentadas deverão ser elaboradas pelos Departamentos Nacionais de Estrada de Rodagem e de Estradas de Ferro e aprovados pelo Poder Executivo (Ministro da Viação e Presidente da República) ou pelo Governo dos Estados a que pertencer o trecho ferroviário a ser eliminado.

b) Os projetos para pavimentação de rodovias não compreendidas no item a, acima, deverão ser elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional que os submeterão, quando fôr o caso, ao Poder Executivo competente.

c) Assim, devidamente estudados sob seus ângulos técnicos, os projetos

serão presentes ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, que estudará o plano de desembolso e amortização, financiando aqueles cujo exan. resultar favorável.

Dentro desse espírito, tenho a honra de submeter a apreciação da dita Comissão de Economia o incluso substitutivo.

Sala "Carlos Peixoto Filho", 5 de julho de 1955. — Adolfo Gentil

PROJETO DE LEI N.º 189-55

VOTO APRESENTADO

O Congresso Nacional decerta:

Art. 1.º O item II do § 2.º e o § 5.º, ambos do art. 9.º, da Lei número 2.145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9.º .....  
"§ 2.º .....

"II — à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5.º O produto de 30% (trinta por cento) previsto no inciso III do § 2.º deste artigo, será depositado pela União, em conta especial, no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação exclusiva na pavimentação de rodovias, incluindo as que se construirão ou se aproveitarão para substituir os ramais de ferrovias repetidamente deficitários".

"I — Os projetos, quando se tratar de substituição de linhas férreas, serão elaborados em conjunto pelos Departamentos Nacionais de Estradas de Ferros e de Estradas de Rodagem e

II — A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado computada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetros de linha explorada (t-km/km) e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952".

III — Os projetos para pavimentação de rodovias não previstas nas ali-

neas I e II deste parágrafo serão elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, conforme o caso, e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional.

IV — Para efeito de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem, que se construirão fora das linhas ferroviárias, obedecerá ao volume de tráfego que se houver registrado nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 2.º A receita decorrente da alteração referida no art. 1.º desta lei será entregue pela União ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, em cotas trimestrais, que serão distribuídas da seguinte maneira:

40% (quarenta por cento) à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

60% (sesenta por cento) à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Território, observados os coeficientes adotados no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional.

Parágrafo único. A receita prevista nesta lei será aplicada exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, sem prejuízo nem dependência de outros recursos, impostos, ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

Art. 3.º O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação, nos termos desta lei.

Parágrafo único. Os empréstimos para pavimentação, previstos nesta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios e Territórios na proporção das respectivas cotas e por elas serão garantidos.

Art. 4.º A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 5.º Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 6.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 5 de julho de 1955. — Adolfo Gentil.

*Adolfo Gentil*

### RALATÓRIO

Foi apresentado, em plenário, pelo nobre Deputado Saturnino Braga, um projeto que manda aplicar, nos serviços de pavimentação rodoviária, a receita decorrente da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo, importados, e o de iguais produtos de fabrico nacional.

Sobre os meios de cálculo da diferença apontada já se manifestara, em ofício de 23 de março último ao Conselho de Petróleo, a Superintendência da Moeda e do Crédito, tendo em vista apenas evitar que as refinarias auferam lucros excessivos e quanto à sua distribuição, entre a União e os Estados, equiparados a estes o Distrito Federal e os Territórios, são expressas as disposições da proposição em causa, aliás de data posterior.

Os benefícios que, em princípio, advirão dessa iniciativa ao país quase não demandam maior explanação, pois que os realça uma experiência universal.

Com efeito, são aproximadamente 130 milhões de toneladas de mercadorias que, nos doze meses do ano, passam das fontes de produção para os centros consumidores, através do transporte rodoviário e dele unicamente dispõe, nas suas trocas, a grande maioria dos núcleos demográficos em território brasileiro.

Entretanto, não é só a preponderância desse tipo de viação, que tanto surpreende, senão ainda e sobretudo o rápido desgaste que, nas estradas atuais, sofrem os veículos cuja retirada anual do tráfego se verifica numa escala de 15%, sem embargo da constante e avulada importação de peças sobressalentes.

Praticamente, sem vias de rodagem consolidadas, porquanto em 1953 não excediam de 2.413 quilômetros, o que daí resulta é a tormentosa delonga nas viagens, a duração mínima das unidades em tráfego, a incessante elevação dos fretes e o encarecimento geral das utilidades.

Resolvida que seja a pavimentação de suas estradas, a exemplo do que habitualmente já realizam outros países, terá o Brasil encetado, a contar de crescente economia de divisas, uma cruzada revolucionária, ao serviço da produção, do intercâmbio e do consumo nacionais.

Não vai nisso qualquer exagêro. Bastará advertir que a operação do

transporte terá seu custo reduzido de metade e suas tarifas em igual proporção, graças ao menor consumo de combustível, que tanto o demonstrou, em publicação recente, a Associação Rodoviária do Brasil.

Uma ocorrência dessa envergadura será positivamente auspiciosa em país onde, como o disse em discurso de posse o atual titular da Viação e Obras Públicas, "a quase totalidade dos problemas econômicos se prende à circulação".

Sem transportes rápidos e econômicos não se conseguirá, entre nós, expandir e fortalecer os mercados internos, de sorte a aumentar sua capacidade de absorção e de escoamento, assim como abrir à concorrência as perspectivas mais animadoras.

Tais os resultados que, feitas as devidas modificações, se esperam da execução do Projeto Saturnino Braga, enquanto perdurar o sistema dos agios e a receita em aprêco tiver a aplicação prevista.

### PARECER

As razões que servem de esteio ao Projeto de Lei n.º 189-55 não reclamam maior esforço. Efetivamente, os recursos, aos quais alude, provirão da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos, derivados do petróleo e fabricados no Brasil e o desses artigos importados. Já quanto a seu emprêgo ficará êle restrito à pavimentação de estradas de rodagem, o que trará considerável economia às operações do transporte e redução igualmente apreciável nas suas tarifas.

O montante da receita será distribuído, nos prazos e segundo as condições mais convenientes, entre o Departamento Nacional e os órgãos equivalentes nos Estados, Distrito Federal e Território.

Em vista do sistema de cobrança de agios sobre as moedas fortes, a Comissão de Finanças ofereceu um substitutivo, que teve a unanimidade dos vetos, entre os quais o do ilustre autor do Projeto.

Mas, em que pese a seus proponentes a questão que, primeiro, releva ponderar, é a disciplina da Lei número 2.145, de 29 de dezembro de 1953, pois que estabelece, em ordem de prioridade, a aplicação das sobretaxas de câmbio.

Enquanto subsistirem suas disposições, nos termos vigentes, o projeto não terá acolhimento legal e daí a

necessidade de alterar, antes que tudo, o disposto no inciso II do § 2.º do artigo 9.º daquela lei, que concerne às operações cambiais realizadas por conta do Tesouro Nacional, em vias de final regularização.

Consistirá, a solução, portanto, em incorporar a seu texto, sem prejuízo dessa liquidação, a aplicação de 30% das sobretaxas, arrecadadas pela importação de petróleo e seus derivados, à pavimentação de estradas de rodagem.

A determinação da receita pela diferença entre os preços, postos em relevo pelo projeto, demandaria uma série de cálculos naturalmente complexos. Mais fácil será, sem dúvida, a fixação proporcional da quota devida, tendo em conta o total das sobretaxas cambiais da importação de combustíveis e lubrificantes líquidos, originários do petróleo.

Nesse sentido opinaram os técnicos, ouvidos pelo relator, que apresenta, assim, o substitutivo anexo, estribado em dados menos contingentes e a salvo de objeções de ordem legal.

É o nosso parecer.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 28 de junho de 1955. — *Edgar Schneider*, Relator.

COMISSÃO DE ECONOMIA

Projeto de Lei n.º 189-55

*Substitutivo*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. O artigo 9.º e seus §§ 2.º, inciso II, 5.º e 6.º da Lei n.º 2.145, de 29 de dezembro de 1953, sem prejuízo do atual § 6.º que muda apenas na ordem de numeração, ficam redigidos do modo seguinte:

"Art. 9.º — .....  
§ 2.º — ....."

"II — à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5.º — O produto de 30% (trinta por cento), previsto no inciso II deste artigo, será depositado, pela União, no Banco do Brasil S.A., em conta especial, pela União, que dêle entregará, ao termo de cada trimestre, 40% (quarenta por cento) ao Departamento Nacional de Estradas de Ro-

dagem e 60% (sesenta por cento) aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territórios, observados os coeficientes adotados, no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional".

"§ 6.º — Ressalvado o disposto no parágrafo anterior, o produto que for destinado ao financiamento previsto neste artigo será aplicado por meio da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil S.A., à qual incumbirá utilizar os depósitos feitos com esse destino, pela União, em conta especial, no aludido estabelecimento de crédito, mediante os suprimentos autorizados pelo Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, para cada exercício financeiro".

Art. 2.º A receita decorrente da alteração, referida no artigo anterior, será aplicada, exclusivamente, em pavimentação de estrada de rodagem, sem dependência de outros recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

Parágrafo único Para efeitos de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem obedecerá ao volume de tráfego, que se houver registrado, nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 3.º A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 4.º Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 5.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 7 de junho de 1955. — *Edgar Schneider*.

A Comissão de Economia, em reunião de 5 de julho de 1955, opinou pela aprovação do Substitutivo apresentado pelo Deputado Adolfo Gentil, votando favoravelmente ao mesmo os Senhores Adolfo Gentil, Augusto De Gregório, Dias Lins, Luna Freire e Quirino Ferreira. Ficaram vencidos os Senhores Daniel Faraco, Presidente, Edgar Schneider, Relator e Rubens Berardo que votaram pela aprovação do Substitutivo do Senhor Relator.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 7 de julho de 1955. — *Daniel Faraco* — Presidente — *Adolfo Gentil* — Relator designado.

*Handwritten notes in blue ink:*  
Comissão de Economia  
Substitutivo  
Projeto de Lei n.º 189-55

N.º 1

O Congresso Nacional decreta :

Art. 1.º — o item II do § 2.º e o § 5.º do art. 9 da lei n. 2.145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação :

Art. 9.º .....

Art. 2.º .....

Art. II — à pavimentação de estradas de radagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional”.

5.º — O produto da arrecadação de 30%, prevista no inciso II do § 2.º d’este artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecimento deficitários”.

Art. 2.º — A receita decorrente da alteração referida no art. 1.º desta lei será entregue em quotas trimestrais ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico que lhe dará o seguinte destino:

I) 8% constituirão o Fundo Nacional de Pavimentação, a ser distribuído e aplicado pelo forma determinada no art. 3.º desta Lei.

II) 20% constituirão um Fundo Especial a ser aplicado pelo forma prevista no art. 5.º desta lei.

Art. 3.º — Ao Fundo Nacional de Pavimentação, a que se refere o item I do artigo anterior, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico dará o seguinte destino:

40% ficarão depositados à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios, como se Estados fossem, observados os coeficientes adotados pelo Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente.

Art. 4.º — O Fundo Nacional de Pavimentação será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, na forma do artigo 2.º, desta lei, sem prejuízo nem dependência de outros quaisquer recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinem ao mesmo fim.

§ 1.º — Os projeto para pavimentação, serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, ou órgãos equivalentes, aprovados, conforme o caso, pelo Conselho Rodoviário Nacional ou Conselho Rodoviários Estaduais.

§ 2.º — O critério a ser seguido, para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar, será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 5.º — O Fundo especial de que trata o item II do Art. 2.º desta lei será exclusivamente aplicado na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construirão ou se aproveitarão para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitários.

Art. 6.º — Concluídas as obras e as operações financeiras decorrentes do determinado no art. 5.º, o Fundo Especial de que trata o item II do art. 2.º desta lei, será incorporado ao Fundo Nacional de Pavimentação.

§ 1.º — Os projetos de obras ou serviços baseados neste artigo serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estrada de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estrada de Ferro, com audiência do Governo a que pertencer a linha férrea a ser retirada.

§ 2.º — A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas quilômetro de linha explorada (t-km-km) dando-se preferência, em caso de valores semelhantes, à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acôrdo com os dados relativos ao ano de 1952.

§ 3.º — Dentro do prazo de 60 dias, a partir da vigência desta lei, os Departamento Nacionais de Estradas de Rodagem e Estradas de Ferro, em trabalho conjunto, apresentarão ao Ministro da Viação, para que submeta aos Governos respectivos, a relação dos trechos ferroviários a serem substituídos por estradas de rodagem, nos termos desta lei.

Art. 7.º — O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação ou substituição de trechos ferroviários, nos termos desta lei.

*Intitula adotada pelo Comitê de Econ.*

Caixa: 11

Lote: 33  
PL N.º 189/1955

18

§ único — Os empréstimos nesta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estrada de Rodagem e órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios na proporção das respectivas quotas e por eles serão garantidos.

Art. 8.º — A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas perante o Tribunal de Contas, respectivo, não preservando os saldos em cada exercício.

Art. 9.º — Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Sessão, em 14-7-955. —  
*Adolfo Gentil — Saturnino Braga.*

N.º 2

Inclua-se onde convier:

Art. .. — Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no País pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do imposto único a que se refere o Artigo 1.º, letra b, da Lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1.º — O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo

§ 2.º — As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo, desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3.º — A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, à vista de solicitação da interessada e em processo onde fique comprovado o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico.

#### *Justificativa*

A indústria da recuperação de óleo lubrificante usado, através do processo denominado de re-refinação, é de duplo interesse para o País, pois está ligada, diretamente, aos problemas de sua economia e da sua defesa militar.

2. Ainda não possuímos produção de óleos lubrificantes e estamos consumindo, de forma crescente, os de procedência norteamericana o que se reflete desfavoravelmente na nossa

balança cambial de divisas, pois sua importação já atinge a quarenta milhões de dólares anuais, aproximadamente.

3. É de se ressaltar que, mesmo nos Estados Unidos, onde não existe o problema de divisas, a indústria de re-refinação vem sendo incentivada, apresentando volume de produção sempre em ascensão, sem embargo de possuir aquele País todos os derivados de Petróleo para consumo e exportação.

4. O óleo regenerado é ali utilizado em larga escala, inclusive por sua Força Aérea.

5. Assim, essa nova indústria de óleos re-refinados, que vem merecendo amparo e incentivo em outros países, poderá a vir representar, em futuro próximo, fator apreciável no nosso desenvolvimento econômico, se medidas governamentais de auxílio aos seus primeiros passos — que já estão sendo dados — forem adotadas pelos poderes competentes, possibilitando a criação de uma nova fonte de riqueza nacional.

6. Justifica-se, portanto, a presente emenda, não só sob esse aspecto, de suma relevância, mas também pela circunstância, bem ponderável, aliás, de já sofrer o produto novo a incidência tributária prevista na Lei número 1.749, de 28 de novembro de 1952, seja ele de importação, seja de produção nacional, o que ainda não ocorre, como já ficou dito.

7. Com essas considerações em favor da proposição, esperamos a sua aprovação.

Sala das Sessões, .. de julho de 1955. — *Edgar Luiz Schneider.*

N.º 3

Inclua-se onde convier:

Art. .. O parágrafo primeiro (§ 1.º) do artigo 2.º da Lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ O Imposto único, quando cobrado sob a forma de Imposto de Consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora em prazo não excedente de trinta (30) dias a contar da sua entrega ao primeiro comprador”.

Art. .. Acrescente-se ao aludido art. 2.º da Lei n.º 1.749, de 1952, o seguinte:

“§ 2.º — O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60)

dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias para o seu recolhimento a contar da data do recebimento do produto.

#### Justificativa

Cogita a Emenda de dar maior flexibilidade às prescrições legais, no tocante ao recolhimento do tributo de que cogita a Lei n.º 1.749, de 1952.

2. Da forma por que está redigido o atual § 1.º do seu Art. 2.º, é imperativa a regra que determina o pagamento pelo destinatário, sempre que a venda do produto se efetue para fora do Estado em que estiver localizada a fábrica.

3. Em consequência, existe manifesta relutância dos adquirentes em relação a derivados do petróleo aqui produzidos, face à obrigação de recolher o imposto, preferindo comprar os de origem estrangeira, que os dispensa desse encargo. Isso ocorre, frequentemente, com a pequena, mas florescente indústria de recuperação de óleos usados, a que alude recente Circular da Presidência da República (Circular n.º 6, de 20 de junho de 1955, in "D. O." do dia imediato).

4. A nova redação proposta para o § 1.º (que por sinal deveria ser "parágrafo único"), e para o § 2.º, se adotada, virá possibilitar entendimentos entre compradores e vendedores no sentido de tornar mais prático o pagamento do tributo por qualquer deles, dentro, naturalmente, dos prazos ali fixados e mediante as cautelas que a regulamentação do Executivo irá exigir.

Sala das Sessões, .. de julho de 1955. — *Edgar Luiz Schneider*.

#### PARECER DA COMISSÃO DE ECONOMIA

##### RELATÓRIO

O Projeto n.º 189, de 1955, de autoria do Deputado Saturnino Braga, manda aplicar nos serviços de pavimentação rodoviária a receita decorrente da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo importado e o de iguais produtos de importação.

A êsse projeto foi por mim apresentado à apreciação da Comissão de Economia o substitutivo que modifi-

cava a Lei n.º 2.145, de 29 de dezembro de 1952 aprovado em reunião de 5 de julho último, contra o voto vencido dos ilustres Deputados Daniel Faraco, Rubens Berardo e Edgar Schneider, que opinaram para aprovação do substitutivo apresentado pelo último.

Em plenário, o projeto recebeu as emendas n.º 1, apresentada pelos Deputados Saturnino Braga e pelo relator dêste parecer, e as de ns. 2 e 3, de autoria do Deputado Edgar Schneider.

#### PARECER

A emenda n.º 1 visa a melhorar o projeto, determinando mais racional aplicação da receita decorrente da alteração prevista no artigo 1.º; melhor especificando o roteiro a seguir-se na execução dos objetivos colimados.

A emenda n.º 2 isenta do imposto único o óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de destilação, refinação e filtração, estendendo a isenção às indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes, com instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo.

A emenda é justa e oportuna, de vez que a nascente indústria de re-refinação de óleos precisa de amparo e estímulo, pois determinará grande economia de divisas.

Finalmente, a emenda n.º 3 modifica o artigo 2.º da Lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952, determinando que o imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, seja recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, em prazo não excedente de trinta dias, a contar de sua entrega ao primeiro comprador.

Estabelece ainda os prazos para a regulamentação do disposto no referido artigo e para o recolhimento do tributo.

A essa emenda propomos apenas a alteração do prazo previsto no § 1.º, de trinta para quarenta e cinco dias, oferecendo assim a subemenda anexa.

Com essa pequena alteração, somos pela aprovação das emendas apresentadas, de vez que complementam e melhoram o projeto, dando-lhe a forma precisa à concretização dos seus superiores objetivos.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 8 de agosto de 1955. — *Adolfo Gentil*.

## PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Economia, pela sua turma "A":

— apreciando, em sua reunião extraordinária (n.º 5), do dia 8 de agosto de 1955, as três emendas oferecidas em Plenário, em primeira discussão, ao Projeto 189-55, que "dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos do petróleo fabricados no Brasil e os importados";

— votando os senhores Deputados Daniel Faraco — Presidente, Adolfo Gentil — Relator, Dias Lins, Drault Ernany, Ernesto Saboya, Luna Freire, Magalhães Melo, Napoleão Fontenelle, Sérgio Magalhães e Gabriel Hermes;

Resolveu, tendo em vista o parecer do Relator, Sr. Deputado Adolfo Gentil,

I — aprovar a emenda substitutiva número 1;

II — aprovar as seguintes sub-emendas à emenda n.º 1:

a) ao artigo 4.º, § 2.º, acrescentar no fim:

"no ano anterior".

b) ao artigo 6.º, § 1.º dê-se a seguinte redação:

"Os projetos de obras ou serviços baseados no artigo 5.º serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência da competente Secretaria dos Governos estaduais, quando a estes pertencer a linha férrea a ser retirada".

III — aprovar a emenda n.º 2;

IV — aprovar a emenda n.º 3;

V — aprovar as sub-emendas seguintes à emenda 3:

a) Dê-se a seguinte redação ao § 1.º do artigo 2.º da Lei 1.749, de 28 de novembro de 1952:

"O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador".

b) Acrescente-se ao aludido artigo 2.º da Lei 1.749, de 1953, o seguinte:

"§ 2.º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessen-

ta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 8 de agosto de 1955. — Daniel Faraco, Presidente. — Adolfo Gentil, Relator.

### RELATÓRIO

Trata o presente projeto, da aplicação à receita proveniente de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos, derivados do petróleo fabricado no Brasil e os importados.

O presente projeto já foi relatado nessa Comissão em 3 de julho do corrente ano, tendo a Comissão aprovado por unanimidade o substitutivo por mim apresentado.

A Comissão de Economia estudou e aprovou também por unanimidade as emendas da Comissão que passo a relatar:

Emenda n.º 1:

Visa melhorar o projeto determinando mais racional aplicação da receita decorrente da alteração prevista no art. 1.º; melhor especificando o roteiro a seguir-se na execução dos objetivos colimados é do teor seguinte:

"Art. 1.º o item II do § 2.º e o § 5.º do art. 9 da lei n.º 2.145, de 29 de dezembro de 1953, passem a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9.º .....

"2.º .....

"II — à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional".

"5.º — o produto da arrecadação de 30%, prevista no inciso II do § 2.º deste artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários".

O relator não vê nenhuma inconveniente na aprovação da emenda número 1.

Emenda n.º 2:

Inclua-se onde convier:

Art. — Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no País pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do imposto único a que se refere o art. 1.º letra b, da Lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1.º O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2.º As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo, desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3.º A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, à vista de solicitação da interessada e em processo onde fique comprovado o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico”.

O relator manifesta-se favoravelmente tendo em vista que a Indústria de Recuperação de Óleos lubrificantes usados, através do processo denominado de re-refinação, é de duplo interesse para o país, pois esta ligada, diretamente aos problemas de sua economia e da sua defesa militar. É óbvio ressaltar o problema de economia de divisas que proporciona esta indústria pois que nos Estados Unidos onde não existe esse problema a indústria de re-refinado vem sendo incentivada e o óleo regenerado é ali utilizado em larga escala não só no seu exército como também na sua força aérea, assim como em diversas companhias comerciais de transporte como “American Airlines” “Atlantic Coast Line Railroad” “Brazilian Aeronautical Commission” e “Eastern Airlines” e assim também mais de três dezenas de Companhias usam estes óleos. No Brasil especialmente essa indústria deve ter amparo do País, porque irá influir em futuro próximo como fator apreciável no nosso desenvolvimento econômico. Justifica-se portanto a aprovação da presente emenda.

Emenda n.º 3:

Inclua-se onde convier:

Art. — O parágrafo primeiro (§ 1.º) do artigo 2.º da Lei n.º 1.749, de novembro de 1952, passa a vigorar com a seguinte redação:

“O Imposto único, quando cobrado sob a forma de Imposto de Consumo recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, em prazo não excedente de trinta (30) dias a contar da sua entrega ao primeiro comprador”.

Art. — Acrescente-se ao aludido artigo 2.º da Lei n.º 1.749, de 1952, o seguinte:

§ 2.º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (62) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto”.

Cogita a emenda de dar maior flexibilidade às prescrições legais. Recomendando também a aprovação às sub-emendas seguintes à emenda n.º 3:

a) Dê-se a seguinte redação ao § 1.º do art. 2.º da lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952:

“O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto de consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador”.

b) Acrescente-se ao aludido art. 2.º da Lei n.º 1.749, de 1952, o seguinte:

§ 2.º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto”.

Também merece aprovação da Comissão em face de não alterar o projeto dando-lhe também maior flexibilidade.

PARECER

Somos de parecer que se aprovadas por esta Comissão as emendas e sub-emendas aprovadas pela Comissão de

Economia, seja o projeto retornado a essa Comissão para redação final do vencido.

Rio de Janeiro, 17 de agosto de 1955  
— *Mário Gomes*, Deputado.

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças, na reunião de sua turma "A", realizada em 17 de agosto de 1955, aprovou por unanimidade o parecer do Revisor favo-

rável às emendas e subemendas oferecidas ao Projeto pela Comissão de Economia, votando os Senhores Deputados, Nelson Omegna — Presidente, Mário Gomes — Relator, Odilon Braga, Milton Brandão, Geraldo Mascarenhas, Lino Braun, Lopo Coelho, César Prieto, Luna Freire, Edgar Schneider e Vitorino Corrêa.

Sala "Rêgo Barros", em 17 de agosto de 1955. — *Nelson Omegna*, Presidente. — *Mário Gomes*, Relator.

600

A IMPRIMIR

PROJETO

N.º 189-C-1955

Em 29/8/55

209

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados; tendo pareceres com substitutivos das Comissões de Finanças e de Economia.

Pareceres sobre emendas de primeira discussão: da Comissão de Economia favorável à de nº 2, com subemendas às de nºs 1 e 3; da Comissão de Finanças favorável à emenda nº 2 e às subemendas da Comissão de Economia às de nºs 1 e 3.

PROJETO Nº 189-1955 A QUE SE REFEREM OS PARECERES

Comissão de Finanças  
22.4.55

a) Itens da Cumba.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO Nº

Nº 189-1955

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados.

(do Sr. Saturnino Braga)

Mariano LHO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - As diferenças de preços, de acordo com o que estabelecer o Conselho Nacional de Petróleo, entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo importados e os que forem fabricados nas refinarias nacionais, serão recolhidas, semanalmente, pelas refinarias nacionais, ao Banco do Brasil e suas agências, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1º - Se, até a data da promulgação desta lei, o Ministério da Fazenda houver determinado o recolhimento das diferenças de preços referidas no artigo, para aplicações diversas daquelas adiante estipuladas, ele providenciará, dentro de 30 (trinta) dias, o depósito no Banco do Brasil de toda a quantia que recolher, para ser aplicada como determina esta lei. Se não procedeu ao referido recolhimento, as refinarias nacionais ficam obrigadas a efetuar os respectivos depósitos atrasados, dentro do prazo de 90 (noventa) dias.

§ 2º - Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constitui receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constitui receita dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes, *inclusive Territórios.*

§ 3º - A receita pertencente aos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes será, trimestralmente, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, *computando-se os Territórios como se Estados fossem.*

Art. 2º - O Conselho Nacional de Petróleo enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais e o cálculo das referidas diferenças de preços, entre esses produtos e os importados.

acôrdo com os ágios que vigorarem para as respectivas importações.

Art. 3º O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destine ao mesmo fim.

Parágrafo único O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 1/1955

*Saturnino Braga*  
Saturnino Braga

#### JUSTIFICAÇÃO

Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados.

Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo refinado no Brasil e os importados.

Exemplificando, para o caso da gasolina, pode-se efetuar o seguinte cálculo, que, se não for exato, muito se aproxima da verdade e dá uma idéia perfeita do que ocorrerá:

Para produzir um litro de gasolina e 0,60 de óleo diesel são necessários 1,60 litros de petróleo bruto, ou seja 1,280 quilos. Como o petróleo bruto custa, no mercado internacional, 21 dólares por tonelada, o custo, em cruzeiros, de 1,280 quilos com o ágio de Cr\$ 35,00 por dólar (adotado pelo Ministério da Fazenda)

rá:

$$1,280 \times 0,021 \times (35,00 + 20,517) = 1,492 \text{ cruzeiros.}$$

Admitindo um rendimento de 70%, conclui-se que um litro de gasolina produzida nas refinarias nacionais pagará um ágio de:

$$0,70 \times 1,492 = 1,044 \text{ cruzeiros.}$$

Por outro lado, um litro de gasolina importada, cujo ágio é de Cr\$ 70,00, pagará:

$$(70 + 20,517) \times 0,02861 = 2.590 \text{ cruzeiros.}$$

Haverá, pois, uma diferença de:  $2.590 - 1.044 = 1.546$  cruzeiros por litro de gasolina.

Assim, as refinarias nacionais, para venderem na praça a gasolina pelo mesmo preço da importada, deverão recolher cerca de .... Cr\$ 1,50 por litro.

O mesmo sucede com os óleos lubrificantes, querosene, etc. Atendendo-se a que a produção de gasolina brasileira com as refinarias existentes está estimada em cerca de 1.600.000,000 de litros, a importância a recolher no fim de um ano é apreciável.

O cálculo exato da diferença de preços, bem como das quantidades produzidas, deve ser efetuado pelo Conselho Nacional do Petróleo, que é o órgão fiscalizador por excelência. Por isso o artigo do projeto de lei proposto determina que esse órgão forneça ao DNER todos os elementos para o devido controle.

A receita referida não tem ainda um destino legal, pois que não é, evidentemente, saldo de ágio. Aliás, confirmando essa alegação, pode ser relembrado que, quando o Ministro da Fazenda, Dr. Eugênio Gudin, compareceu à Câmara para esclarecer as razões pelas quais tinha feito as alterações nos ágios do petróleo e seus derivados, o signatário fez-lhe por escrito a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro:

"Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada - 70 - e o óleo cru - 35 - haverá uma diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no

~~255~~  
~~274~~  
e 10

Brasil de cêrca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em 1.600.000.000/litros, essa quantidade monta a cêrca de Cr\$ 2.400.000.000,00 por ano."

"Que autorização do Congresso possui o Sr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços?"

A essa pergunta, clara e precisa, o Ministro da Fazenda respondeu de modo completamente diverso, despistando, porque não tinha a referida autorização do Congresso, como de fato não tem. Impõe-se, por conseguinte, que o Legislativo dê o destino a essa nova receita, que não estava, nem podia estar, prevista no orçamento. É justamente o que se pretende fazer com o presente diploma legal.

Como a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados vai encarecer o transporte rodoviário, nada mais aconselhável que se destina essa nova receita a baratear esse mesmo transporte, ou seja, para pavimentar as estradas de maior tráfego, uma vez que a pavimentação de uma rodovia reduz o frete em cêrca de 50%, como já está provado pela teoria e pela prática. Há, assim, até certo ponto, uma compensação.

O art. 3º estabelece claramente a obrigação da receita ser integralmente aplicada na pavimentação.

Finalmente, a fim de que houvesse uma distribuição equitativa entre todos os Estados do Brasil e não ficasse a pavimentação reduzida somente às rodovias tronco de maior tráfego que só atravessam algumas unidades da Federação, o projeto previu um rateio idêntico ao do Fundo Rodoviário Nacional. Dessa forma, Estados como o Amazonas, Pará, Mato Grosso, Goiás, Maranhão, Piauí, etc..., onde o volume de tráfego não se compara com o existente em São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais, etc..., terão também a oportunidade, muito justa, de começar a pavimentação das suas estradas mais tráfegadas.

Cumpra ainda salientar que o Brasil deverá produzir cêrca de 100.000 toneladas de asfalto em 1956, conforme fábrica que se está montando. A promulgação da presente lei garante um mercado interno consumidor dessa produção, que é preciso incentivar para o pro -

e36  
~~e73~~  
e11

gresso do país.

Nessas condições, em face das razões acima expostas, espera-se que o Congresso aprove a presente proposição com a máxima urgência.

Sala das Sessões, em / /1955

*Baturnino Braga*  
Baturnino Braga

*120*  
*037*  
*ETT*  
*e 12*  
Processo de COMISSÃO DE FINANÇAS

PROJETO Nº 189/55

RELATOR : MÁRIO GOMES

RELATÓRIO

Projeto nº 189/55 - Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do Petróleo fabricados no Brasil e os importados, da autoria do Snr. Deputado Saturnino Braga.

Justificando o projeto o seu autor declara : "Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados. Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos do petróleo refinados no Brasil e os importados."

Por ocasião do comparecimento do então Ministro da Fazenda, o eminente Senhor Eugênio Gudim, o autor do projeto fêz-lhe, por escrito, a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro: "Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada - Cr\$ 70,00 e o óleo cru - Cr\$ 35,00, haverá diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em 1.600.000.000 de litros essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00, por ano. Qua autorização do Congresso possuem o Snr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços ?" A essa pergunta o Senhor Ministro deu a seguinte resposta : "Finalmente, Senhor Presidente, pergunta o Deputado Saturnino Braga como o Governo pode decretar um ágio de 35 para óleo bruto e de 70 para o produto refinado, e cobrar das refinarias depois uma diferença. Pergunta, ainda, a que título. S. Exa. talvez não esteja bastante informado e não conheça bem o regime adotado pelo Conselho Nacional de Petróleo para as refinarias nacionais. O ágio de 35 que se cobra das refinarias nacionais, ao receberem o óleo bruto, é uma prestação

~~e 30~~  
~~275~~  
 e 13

sobre o total que elas vão pagar, total que se compõe daqueles 35 primitivamente pagos por ocasião do recebimento de óleo bruto mais uma percentagem correspondente a gasolina, óleo Diesel e óleo combustível, relativos ao coeficiente de produção das refinarias, multiplicado pelos respectivos ágios da tabela feita pelo Conselho Nacional de Petróleo. Assim, o ágio das refinarias nacionais é cobrado apenas em duas prestações, das quais, uma de 35, como primeira prestação ao receberem elas óleo bruto, e, a segunda correspondente às percentagens de produção de gasolina, diesel, óleo combustível, etc., conforme a capacidade de cada refinaria, multiplicada pelos ágios correspondentes a cada uma dessas classificações."

O Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito, que havia estabelecido por dólar o ágio de Cr\$ 70,00 para a gasolina e Cr\$35,00 para o óleo bruto, em sessão de 22 de março do corrente ano, objetivando evitar que as refinarias de petróleo, estabelecidas no País, auferissem excessos de lucro em virtude de adquirirem sua matéria prima-óleo bruto - mediante o pagamento de ágio de Cr\$ 35,00 por dólar, apenas, e venderem os produtos resultantes da refinação por preços de média global muito mais alta, resolveu autorizar a elevação da sobretaxa cobrada em tais casos, estabelecendo passasse a mesma a ser determinada pela soma dos produtos do ágio de cada derivado de petróleo pela percentagem de fabricação correspondente. Assim, o ágio sobre o petróleo bruto foi estabelecido da seguinte maneira :

Óleo combustível	-	15
Óleo Diesel	-	15
Gás liquefeito de petróleo	-	15
Óleos lubrificantes	-	35
Signal Oil	-	35
Querozene	-	15
Gasolina de Aviação	-	25
Gasolina comum	-	35
Gasolina "Premium"	-	150

~~031~~  
~~176~~  
 e 14

Estabeleceu mais que o ágio sobre o óleo bruto poderá ser dividido em duas parcelas, a primeira, cujo pagamento se fará a vista, representada pelo ágio antágamento cobrado sobre o material em aprêço, ou seja, antes das bases aprovadas em sessão daquele Conselho de 17 de janeiro do corrente ano; e a segunda, parterrestante, a ser liquidada 60 dias após a emissão da respectiva promessa de venda de câmbio.

~~PARECER~~

Esses esclarecimentos evidenciam que o projeto em casua merece, pela sua natureza, um exame cuidadoso da douta Comissão de Finanças, principalmente tendo em vista os dados colhidos na Superintendência da Moeda e Crédito, cujo Conselho, em acertada decisão, estabeleceu percentagem segundo cada produto das refinarias nacionais. Entendendo que o projeto original terá que ter um substitutivo desta Comissão, para melhor enquadramento na técnica adotada pelo citado Conselho, o relator tem a honra de apresentar esse substitutivo ao exame da Comissão.

Sou de parecer que a legislação deverá ser feita com muita cautela, de modo a que se não vá estabelecer, de forma definitiva, o sistema de cobrança de ágios sobre as moedas fortes, porquanto esse sistema, adotado pelo eminente Sr. Oswaldo Aranha quando Ministro da Fazenda e seguido pelos seus ilustres sucessores, tem sofrido críticas e restrições de muitos dos nossos estudiosos em matéria de câmbio. É um sistema que depende da orientação que lhe fôr dada pelos titulares da Fazenda, que até poderão entender por bem abandoná-lo.

O projeto merece, realmente, tôda a nossa atenção, não só porque, com a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados, irá, fatalmente, encarecer o transporte rodoviário, que é, no nosso País, o mais procurado e o mais empregado na circulação das nossas riquezas, como também porque a proviência apontada, isto é, o emprêgo da sobretaxa cobrada na gasolina e outros produtos de refinação nacional na pavimentação das nossas estradas, acarretará redução no frete dêsse transportes, como já

~~e 40~~  
~~e 77~~  
e 15

...já suficientemente provado, pela teoria e pela prática, havendo, assim, até certo ponto, uma compensação, conforme foi, aliás, acentuado pelo autor do projeto relatado.

~~041~~  
~~178~~  
~~C 16~~  
~~87~~  
SUBSTITUTIVO

O Congresso Nacional decreta :

Art. 1º ~~4~~ As sobretaxas que forem cobradas pelo Governo Federal às refinarias nacionais de petróleo, após a transformação do petróleo bruto em combustíveis e lubrificantes líquidos d'ele derivados, serão recolhidas diretamente pelas refinarias nacionais ao Banco do Brasil e suas agências, mediante guias de recolhimento extraídas pelo órgão fiscal competente, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1º ~~4~~ Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constituem receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constituem receita dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente, dos Estados, Distrito Federal e Territórios.

§ 2º ~~4~~ A receita de cada trimestre, pertencente aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalentes, nos Estados, Distrito Federal e Territórios será, no trimestre seguinte, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se o Distrito Federal e os Territórios como se Estados fôsem.

Art. 2º ~~4~~ O Ministério da Fazenda enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cópia das guias de recolhimento referidas no art. 1º, bem como a relação das produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais, acompanhadas do cálculo das sobretaxas.

Art. 3º ~~4~~ O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado, exclusivamente, em pavimentação de estradas de rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destina ao mesmo fim.

~~042~~  
~~079~~  
017

Parágrafo único ~~40~~ O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, no ano anterior, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4º ~~X~~ O Poder Executivo, dentro de 30 dias após a publicação desta lei, promoverá sua regulamentação e baixará as instruções necessárias ao seu integral cumprimento.

Art. 5º ~~A~~ Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

~~243~~

~~280~~

e 18

A Comissão de Finanças, na reunião de sua Turma "B", realizada em 3/6/55, aprovou, por unanimidade, o substitutivo oferecido pelo Relator ao projeto, votando os Senhores Deputados Nelson Omeña - Presidente, Mario Gomes, Relator, Odilon Braga, Saturnino Braga, Lopo Coelho, José Afonso, Nelson Monteiro, José Fragelli, Walter Franco, Milton Brandão e Pereira da Silva.

Sala "Antonio Carlos", em 3 de junho de 1955.

~~ODILON BRAGA, Presidente em  
exercício~~

~~MARIO GOMES, Relator~~



15  
225  
~~e 44~~  
e 19

JUSTIFICACÃO

O relatório geral da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, ao apreciar a conjuntura econômica nacional, diz que:

"A falta de capacidade de transporte e a generalizada insuficiência do sistema existente constituem o maior obstáculo ao crescimento contínuo, tanto da indústria como da agricultura".

Quanto ao transporte rodoviário, o meio mais eficiente de aumentar sua capacidade é a pavimentação das estradas, pois, simultaneamente melhoram-se os três fatores básicos da produtividade de qualquer espécie de tráfego: regularidade, custo e velocidade.

Porém, dada a gravidade da situação do nosso transporte terrestre em geral, seria da mais alta conveniência para a economia do país que tal pavimentação fôsse planejada de forma a beneficiar o sistema em conjunto.

Hoje, em obediência aos modernos princípios econômicos, não se admite mais que possa haver concorrência prejudicial entre os meios de transporte diferentes. É uma questão de seleção natural, em que cada um se enquadra nos limites de sua própria eficiência.

Os transportes internos, de superfície, no Brasil - onde a navegação fluvial não teve o desenvolvimento desejável - dependem de duas únicas forças, o trem e o caminhão (ou ônibus), cujo trabalho deve ser coordenado para que se obtenha o rendimento máximo.

O "Plano Decenal para o Desenvolvimento Econômico do Congo Belga", que mereceu comentários elogiosos de técnicos do Banco Internacional, contém um minucioso estudo comparativo sobre o custo dos transportes em estradas de ferro e de rodagem. De acordo com a análise feita lá, baseada em pesquisas especiais, o transporte rodoviário é mais barato do que o ferroviário para as densidades de tráfego inferiores a valores compreendidos entre 350.000/400.000 toneladas-quilômetros por ano.

No Brasil ainda não se fez um estudo de tal profundidade para determinar a linha divisória dos campos de atividade econômica



~~245~~  
e 20

dos dois grandes meios de transporte terrestre.

Entretanto, as estatísticas publicadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro permitiram ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico determinar a densidade de tráfego remunerado mínima para que haja equilíbrio financeiro na exploração ferroviária.

Para as condições médias de toda a rede, vigentes em 1953, o limite seria de 442.000 t-km/km. Esse valor foi superado por apenas cinco das 40 estradas de ferro brasileiras, cuja quilometragem global corresponde a 21% da extensão total da rede em tráfego.

Em virtude da baixa densidade de tráfego da maior parte da viação férrea brasileira, os projetos elaborados pela citada Comissão Mista deixaram de contemplar muitas estradas e grandes extensões de outras, além de recomendar a supressão de diversos ramais, cujas linhas não oferecem possibilidade econômica, mesmo para um programa mínimo de melhoramentos.

O projeto realizado para a E.F. Leopoldina determina a retirada dos trilhos de 632 km de linha, parcela equivalente a mais da quinta parte dos atuais 3.057 km da estrada.

Cerca de 1.500 dos 3.889 km da mais extensa ferrovia do país, a Rede Mineira de Viação, não foram considerados no projeto da CMBEU devido sua rudiz densidade de tráfego, pois o valor médio desse índice para toda a estrada é inferior a 70.000 t-km/km.

Portanto, muitas regiões servidas por linhas férreas de baixa densidade de tráfego estão na iminência de sofrer um colapso total na sua economia. Não sendo possível reaparelhar esses trechos ferroviários, atualmente em péssimo estado, a única solução para garantia segura do transporte indispensável será a sua substituição por uma rodovia pavimentada.

A permuta dos trilhos por uma rodovia de verdade - estabe



~~046~~  
021

lecendo a comunicação com um tronco ferroviário eficiente ou com outra estrada pavimentada - irá contribuir muito mais para fomentar o desenvolvimento econômico da região do que as atuais linhas férreas, muito mal equipadas e, em consequência, péssimamente operadas.

Exemplo significativo é o ressurgimento da zona servida pela antiga E.F. Maricá (hoje incorporada à Central do Brasil) com a pavimentação da rodovia "Amaral Peixoto", antes mesmo da conclusão dos serviços entre Niterói e São Pedro da Aldeia.

Assim, a justa e racional aplicação dos recursos provenientes desta nova fonte de receita - sábiamente destinada pelo ilustre deputado Saturnino Braga à pavimentação rodoviária - deve também ser empregada na execução dos projetos de substituição dos trechos ferroviários deficitários por estradas pavimentadas.

Além do incontestável benefício que proporcionará à economia regional, o Orçamento da União ficará, dentro de pouco tempo, libertado das vultosas subvenções anuais, necessárias para cobrir os "deficits" da exploração ferroviária, que, em 1953, totalizaram a quantia impressionante de quase 3,7 milhões de cruzeiros.

A prioridade para a seleção dos projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado - calculada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha em tráfego (t-km/km) - e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro.

A fim de permitir a rápida execução dos serviços projetados, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - à semelhança do procedimento adotado para com os projetos ferroviários elaborados pela CMBEU - deverá incumbir-se do financiamento necessário.

Para esse fim, o Banco terá recursos específicos de vez que a ele será recolhida a percentagem de 30% do produto dos ágios sobre a importação de derivados de petróleo, receita especial acertadamente criada pelo substitutivo do ilustre deputado Edgar Schneider. Dessa forma, nem só o Banco contará com recursos próprios para financi-



~~247~~  
222

ar a pavimentação:

- a) de rodovias já existentes ou a construir;
- b) de rodovias que venham a substituir troncos ferroviários obsoletos,

mas também estará capacitado a fazê-lo com o máximo de segurança, uma vez que a garantia desses empréstimos poderá ser constituída pelo penhor das próprias receitas de que o Banco será depositário.

É claro que os órgãos governamentais competentes, hoje em carregados da matéria, não podem ser postos de lado. Assim é que:

a) Os projetos para eliminação de ramais ferroviários anti-econômicos e sua substituição por rodovias pavimentadas deverão ser elaborados pelos Departamentos Nacionais de Estrada de Rodagem e de Estradas de Ferro e aprovados pelo Poder Executivo (Ministro da Viação e Presidente da República) ou pelo Governo dos Estados a que pertencer o trecho ferroviário a ser eliminado.

b) Os projetos para pavimentação de rodovias não compreendidas no item a, acima, deverão ser elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem e a provados pelo Conselho Rodoviário Nacional que os submeterão, quando fôr o caso, ao Poder Executivo competente.

c) Assim, devidamente estudados sob seus ângulos técnicos, os projetos serão presentes ao Banco Nacional do Desenvolvimento E conômico, que estudará o plano de desembolso e amortização, financiando aqueles cujo exame resultar favorável.

Dentro desse espírito, tenho a honra de submeter à apreciação da douta Comissão de Economia o incluso substitutivo.

Sala "Carlos Peixoto Filho, 5 de julho de 1955.

as) Adolfo Gentil.



*Sauano  
167*

~~189~~

~~C. 48~~

PROJETO DE LEI nº 189/55

VOTO APRESENTADO

*C. 23*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O item II do § 2º e o § 5º, ambos do artigo 9º, da Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º - .....

"§ 2º - .....

" II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5º - O produto de 30% (trinta por cento) previsto no inciso II do parágrafo 2º deste artigo, serão depositado pela União, em conta especial, no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico para aplicação exclusiva na pavimentação de rodovias, incluindo as que se construirão ou se aproveitarão para substituir os ramais de ferrovias repetidamente deficitários".

" I - Os projetos, quando se tratar de substituição de linhas férreas, serão elaborados em conjunto pelos Departamentos Nacionais de Estradas de Ferro e de Estradas de Rodagem e aprovados pelo Governo a que pertencer a linha férrea a ser retirada.

II - A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado



~~249~~  
224

computada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha explorada (t-km/km) e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952".

III - Os projetos para pavimentação de rodovias não previstas nas alíneas I e II deste parágrafo serão elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, conforme o caso, e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional.

IV - Para efeito de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem, que se construirão fora das linhas ferroviárias, obedecerá ao volume de tráfego que se houver registrado nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 2º - A receita decorrente da alteração referida no artigo 1º desta lei será entregue pela União ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, em quotas trimestrais, que serão distribuídas da seguinte maneira:

40% (quarenta por cento) à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

60% (sessenta por cento) à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territórios, observados os coeficientes adotados no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional.

Parágrafo único - A receita prevista nesta lei será aplicada exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, sem prejuízo nem dependência de outros recursos, impostos, ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

Art. 3º - O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação, nos termos desta lei.

Parágrafo único - Os empréstimos para pavimentação, previs



~~250~~  
e 25

tos nesta lei, serão feitos no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 4º - A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 5º - Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 5 de julho de 1955.

as) Adolfo Gentil.

COMISSÃO DE ECONOMIAProjeto de Lei 189/55RELATÓRIO

Foi apresentado, em plenário, pelo nobre Deputado Saturnino Braga, um projeto que manda aplicar, nos serviços de pavimentação rodoviária, a receita decorrente da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo, importados, e o de iguais produtos de fabrico nacional.

Sobre os meios de cálculo da diferença apontada já se manifestára, em ofício de 23 de março último ao Conselho de Petróleo, a Superintendência da Moeda e do Crédito, tendo em vista apenas evitar que as refinarias auferam lucros excessivos e quanto à sua distribuição, entre a União e os Estados, equiparados a estes o Distrito Federal e os Territórios, são expressas as disposições da proposição em causa, aliás de data posterior.

Os benefícios que, em princípio, advirão dessa iniciativa ao país quase não demandam maior explanação, pois que os realça uma experiência universal.

Com efeito, são aproximadamente 130 milhões de toneladas de mercadorias que, nos doze meses do ano, passam das fontes de produção para os centros consumidores, através do transporte rodoviário e dele unicamente dispõe, nas suas trocas, a grande maioria dos núcleos demográficos em território brasileiro.

Entretanto, não é só a preponderância desse tipo de viação, que tanto surpreende, senão ainda e sobretudo o rápido desgaste que, nas estradas atuais, sofrem os veículos cuja retirada anual do tráfego se verifica numa escala de 15%, sem embargo da constante e avultada importação de peças sobressalentes.

Praticamente, sem vias de rodagem consolidadas, porquanto em 1953 não excediam de 2.413 quilômetros, o que daí resulta é a tormentosa delonga nas viagens, a duração mínima das unidades em tráfego, a incessante elevação dos fretes e o encarecimento geral das utilidades.

~~C 57~~  
C 26



~~052~~  
227

Resolvida que seja a pavimentação de suas estradas, a exemplo do que habitualmente já realizam outros países, terá o Brasil em cetado, a contar de crescente economia de divisas, uma cruzada revolucionária, ao serviço da produção, do intercâmbio e do consumo nacionais.

Não vai nisso qualquer exagero. Bastará advertir que a operação do transporte terá seu custo reduzido de metade e suas tarifas em igual proporção, graças ao menor consumo de combustível, que tanto o demonstrou, em publicação recente, a Associação Rodoviária do Brasil.

Uma ocorrência dessa envergadura será positivamente auspiciosa em país onde, como o disse em discurso de posse o atual titular da Viação e Obras Públicas, "a quase totalidade dos problemas econômicos se prende à circulação".

Sem transportes rápidos e econômicos não se conseguirá, entre nós, expandir e fortalecer os mercados internos, de sorte a aumentar sua capacidade de absorção e de escoamento, assim como abrir à concorrência as perspectivas mais animadoras.

Tais os resultados que, feitas as devidas modificações, se esperam da execução do Projeto Saturnino Braga, enquanto perdurar o sistema dos agios e a receita em aprêço tiver a aplicação prevista.

#### PARECER

As razões que servem de esteio ao Projeto de Lei nº 189/55 não reclamam maior esforço. Efetivamente, os recursos, aos quais alude, provirão da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos, derivados do petróleo e fabricados no Brasil e o desses artigos importados. Já quanto a seu emprêgo ficará ele restrito à pavimentação de estradas de rodagem, o que trará considerável economia às operações do transporte e redução igualmente apreciável nas suas tarifas.

O montante da receita será distribuído, nos prazos e segun

Fernando  
205



~~053~~  
e28

do as condições mais convenientes, entre o Departamento Nacional e os órgãos equivalentes nos Estados, Distrito Federal e Território.

Em vista do sistema de cobrança de agios sobre as moedas fortes, a Comissão de Finanças ofereceu um substitutivo, que teve a unanimidade dos vetos, entre os quais o do ilustre autor do Projeto.

Mas, em que pese a seus proponentes a questão que, primeiro, releva ponderar, é a disciplina da Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, pois que estabelece, em ordem de prioridade, a aplicação das sobretaxas de câmbio.

Enquanto subsistirem suas disposições, nos termos vigentes, o projeto não terá acolhimento legal e daí a necessidade de alterar, antes que tudo, o disposto no inciso II do § 2º do artigo 9º daquela lei, que concerne às operações cambiais realizadas por conta do Tesouro Nacional, em vias de final regularização.

Consistirá, a solução, portanto, em incorporar a seu texto, sem prejuízo dessa liquidação, a aplicação de 30% das sobretaxas, arrecadadas pela importação de petróleo e seus derivados, à pavimentação de estradas de rodagem.

A determinação da receita pela diferença entre os preços, postos em relêvo pelo projeto, demandaria uma série de cálculos naturalmente complexos. Mais fácil será, sem dúvida, a fixação proporcional da quota devida, tendo em conta o total das sobretaxas cambiais da importação de combustíveis e lubrificantes líquidos, originários do petróleo.

Nesse sentido opinaram os técnicos, ouvidos pelo relator, que apresenta, assim, o substitutivo anexo, estribado em dados menos contingentes e a salvo de objeções de ordem legal.

É o nosso parecer.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 28 de junho de 1955.

ec.

\_\_\_\_\_, Relator.  
Edgar Schneider.



~~Barbosa~~  
~~dos~~

~~029~~

COMISSÃO DE ECONOMIA

Projeto de Lei nº 189/55

029

S U B S T I T U T I V O

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O artigo 9º e seus §§ 2º, inciso II, 5º e 6º da Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, sem prejuízo do atual § 6º que muda apenas na ordem de numeração, ficam redigidos do modo seguinte:

"Art. 9º - .....  
§ 2º - ....."

"II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5º - O produto de 30% (trinta por cento), previsto no inciso II deste artigo, será depositado, pela União, no Banco do Brasil S.A., em conta especial, pela União, que dêle entregará, ao termo de cada trimestre, 40% (quarenta por cento) ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territórios, observados os coeficientes adotados, no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional".

"§ 6º - Ressalvado o disposto no parágrafo anterior, o produto que for destinado ao financiamento previsto neste artigo será aplicado por meio da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil S.A., à qual incumbirá utilizar os depósitos feitos com esse destino, pela União, em conta especial, no aludido estabelecimento de crédito, mediante os suprimentos autorizados pelo Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, para cada exercício financeiro".

Art. 2º - A receita decorrente da alteração, referida no ar-



~~14~~  
ECSO

tigo anterior, será aplicada, exclusivamente, em pavimentação de estradas de rodagem, sem dependência de outros recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

Parágrafo único - Para efeitos de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem obedecerá ao volume de tráfego, que se houver registrado, nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 3º - A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 4º - Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 7 de junho de 1955.

---

Edgar Schneider.




COMISSÃO DE ECONOMIA

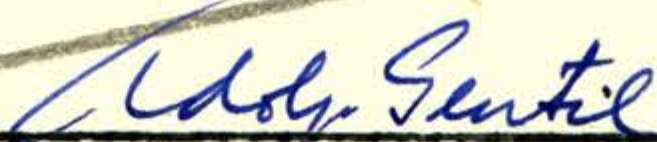
Projeto 189-A/1955

031  
~~056~~

A Comissão de Economia, em reunião de 5 de julho de 1955, opinou pela aprovação do Substitutivo apresentado pelo Deputado Adolfo Gentil, votando favoravelmente ao mesmo os Senhores Adolfo Gentil, Augusto De Gregório, Dias Lins, Luna Freire e Quirino Ferreira. Ficaram vencidos os Senhores Daniel Faraco, Presidente, Edgar Schneider, Relator e Rubens Berardo que votaram pela aprovação do Substitutivo do Senhor Relator.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 7 de julho de 1955.

  
Daniel Faraco - Presidente

  
Adolfo Gentil - Relator designado.

*Raimundo*

CAMARA DOS DEPUTADOS



PROJETO DE LEI Nº 189/55

Emenda a substitutivo

*Nº 1*

*27.7.55*  
*[assinatura]*  
~~*0594*~~

*032*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - o ítem II do §2º e o § 5º do art. 9 da lei n. 2 145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º .....

" 2º .....

" II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional".

" 5º - O produto da arrecadação de 30%, prevista no inciso II do § 2º deste artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários".

Art. 2º - A receita decorrente da alteração referida no art. 1º desta lei será entregue em quotas trimestrais ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico que lhe dará o seguinte destino:

I) 80% constituirão o Fundo Nacional de Pavimentação, a ser distribuído e aplicado pela forma determinada no art. 3º desta Lei.

II) 20% constituirão um Fundo Especial a ser aplicado pela forma prevista no art. 5º desta lei.

Art. 3º - Ao Fundo Nacional de Pavimentação, a que se refere o ítem I do artigo anterior, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico dará o seguinte destino:

40% ficarão depositados à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; 60% ficarão depositados à conta e ordem



dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios, como se Estados fossem, observados os coeficientes adotados pelo Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente.

Art. 4º - O Fundo Nacional de Pavimentação será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, na forma do artigo 2º desta lei, sem prejuízo nem dependência de outros quaisquer recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinem ao mesmo fim.

§ 1º - Os projetos para pavimentação de rodovias, que devem ser atendidos com o Fundo Nacional de Pavimentação, serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, ou órgãos equivalentes aprovados, conforme o caso, pelo Conselho Rodoviário Nacional ou Conselhos Rodoviários Estaduais.

§ 2º - O critério a ser seguido, para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar, será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 5º - O Fundo especial de que trata o item II do Art. 2º desta lei será exclusivamente aplicado na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construirão ou se aproveitarem para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitários.

Art. 6º - Concluídas as obras e as operações financeiras decorrentes do determinado no art. 5º, o Fundo Especial de que trata o item II do art. 2º desta lei, será incorporado ao Fundo Nacional de Pavimentação.

§ 1º - Os projetos de obras ou serviços baseados neste artigo serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro,



034

com audiência do Governo a que pertencer a linha férrea a ser retirada

§ 2º - A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas-quilômetro de linha explorada (t-km/km), dando-se preferência, em caso de valores semelhantes, à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952.

§ 3º - Dentro do prazo de 60 dias, a partir da vigência desta lei, os Departamentos Nacionais de Estradas de Rodagem e Estradas de Ferro, em trabalho conjunto, apresentarão ao Ministro da Viação, para que submeta aos Governos respectivos, a relação dos trechos ferroviários a serem substituídos por estradas de rodagem, nos termos desta lei.

Art. 7º - O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação ou substituição de trechos ferroviários, nos termos desta lei.

§ único - Os empréstimos nesta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 8º - A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita a prestação de contas perante o Tribunal de Contas, respectivo, não prevendo os saldos em cada exercício.

Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Sessão em 14.7.1955

Adolfo Gentil

Adolfo Gentil  
Saturnino Braga

Saturnino Braga

Inclua-se onde convier:

Art. - Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no País pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do imposto único a que se refere o Art. 1º, letra b, da Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1º - O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2º - As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo, desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3º - A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, a vista de solicitação da interessada e em processo onde fique comprovada o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico.

JUSTIFICATIVA

A indústria da recuperação de óleo lubrificante usado, através do processo denominado de re-refinação, é de duplo interesse para o País, pois está ligada, diretamente, aos problemas de sua economia e da sua defesa militar.

2. Ainda não possuímos produção de óleos lubrificantes e estamos consumindo, de forma crescente, os de procedência norteamericana, o que se reflete desfavoravelmente na nossa balança cambial, evasão de divisas, pois sua importação já atinge a quarenta milhões de dólares anuais, aproximadamente.

036 ~~0578~~

3. É de se ressaltar que, mesmo nos Estados Unidos, onde não existe o problema de divisas, a indústria de re-refinação vem sendo incentivada, apresentando volume de produção sempre em ascensão, sem embargo de possuir aquêle País todos os derivados de Petróleo para consumo e exportação.

4. O óleo regenerado é ali utilizado em larga escala, inclusive por sua Fôrça Aérea.

5. Assim, essa nova indústria de óleos re-refinados, que vem merecendo amparo e incentivo em outros países, poderá a vir representar, em futuro próximo, fator apreciável no nosso desenvolvimento econômico, se medidas governamentais de auxílio aos seus primeiros passos - que já estão sendo dados - forem adotadas pelos poderes competentes, possibilitando a criação de uma nova fonte de riqueza nacional.

6. Justifica-se, portanto, a presente emenda, não só sob esse aspecto, de suma relevância, mas também pela circunstância, bem ponderável, aliás, de já sofrer o produto novo a incidência tributária prevista na Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, seja ele de importação, seja de produção nacional, o que ainda não ocorre, como já ficado.

7. Com essas considerações em favor da proposição, espera-se a sua aprovação.

Sala das Sessões, de julho de 1955

  
Edgar Luiz Schneider

Nº 3

037 ~~0579~~

Emenda ao Projeto de Lei n. 189, de 1955, da Câmara Federal, da autoria do Dep. Saturnino Braga.

Inclua-se onde convier:

Art. O parágrafo primeiro ( § 1º ) do artigo 2º da Lei n. 1.749, de 28 de novembro de 1952, passa a vigorar com a seguinte redação:

"O Impôsto único, quando cobrado sob a forma de Impôsto de Consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, em prazo não excedente de trinta (30) dias a contar da sua entrega ao primeiro comprador"

Art. Acrescente-se ao aludido art. 2º da Lei n. 1.749, de 1952, o seguinte:

"§ 2º - O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias para o seu recolhimento a contar da data do recebimento do produto"

#### JUSTIFICACÃO

Cogita a Emenda de dar maior flexibilidade às prescrições legais no tocante ao recolhimento do tributo de que cogita a Lei n. 1.749, de 1952

2. Da forma por que está redigido o atual § 1º do seu Art. 2º, é imperativa a regra que determina o pagamento pelo destinatário, sempre que a verba do produto se efetue para fora do Estado em que estiver localizada a fábrica.

3. Em consequência, existe manifesta relutância dos adquirentes em relação a derivados do petróleo aqui produzidos, face à obrigação de recolher impôsto, preferindo comprar os de origem estrangeira, que os dispensa desse

~~0600~~  
038

encargo. Isso ocorre, frequentemente, com a pequena, mas florescente indústria de recuperação de óleos usados, a que alude recente Circular da Presidência da República (Circular nº 6, de 20/6/1955, in "D.O." do dia imediato).

4. A nova redação proposta para o § 1º (que por sinal deveria ser "parágrafo único"), e para o § 2º, se adotada, virá possibilitar entendimentos entre compradores e vendedores no sentido de tornar mais prático o pagamento do tributo por qualquer dêles, dentro, naturalmente, dos prazos ali fixados e mediante as cautelas que a regulamentação do Executivo irá exigir.

Ssla das Sessões, de julho de 1955

*Edgar Luiz Schneider*  
-----  
Edgar Luiz Schneider

Parecer da Comissão de Economia

CÂMARA DOS DEPUTADOS



PROJETO DE LEI Nº 189/55

RELATÓRIO

O projeto nº 189, de 1955, da autoria do Deputado Saturnino Braga, manda aplicar nos serviços de pavimentação rodoviária a receita decorrente da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo importado e o de iguais produtos de importação.

A esse projeto foi por mim apresentado à apreciação da Comissão de Economia o substitutivo que modificava a Lei nº .... 2.145, de 29 de dezembro de 1952, aprovado em reunião de 5 de julho último, contra o voto vencido dos ilustres Deputados Daniel Faraco, Rubens Berardo e Edgar Schneider, que opinaram pela aprovação do substitutivo apresentado pelo último.

Em plenário, o projeto recebeu as emendas nº 1, apresentada pelos Deputados Saturnino Braga e pelo relator deste parecer, e as de nºs 2 e 3, de autoria do Deputado Edgar Schneider.

PARECER

A emenda nº 1 visa a melhorar o projeto, determinando mais racional aplicação da receita decorrente da alteração prevista no art. 1º; melhor especificando o roteiro a seguir-se na execução dos objetivos colimados.

A emenda nº 2 isenta do imposto único o óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de destilação, refinação e filtragem, estendendo a isenção às indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes, com instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo.

A emenda é justa e oportuna, de vez que a nascente indústria de re-refinação de óleos precisa de amparo e estímulo, pois determinará grande economia de divisas.

Finalmente, a emenda nº 3 modifica o art. 2º da Lei nº. 1.749, de 28 de novembro de 1952, determinando que o imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, seja recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, em prazo não excedente de trinta dias, a contar de sua entrega ao primeiro comprador.



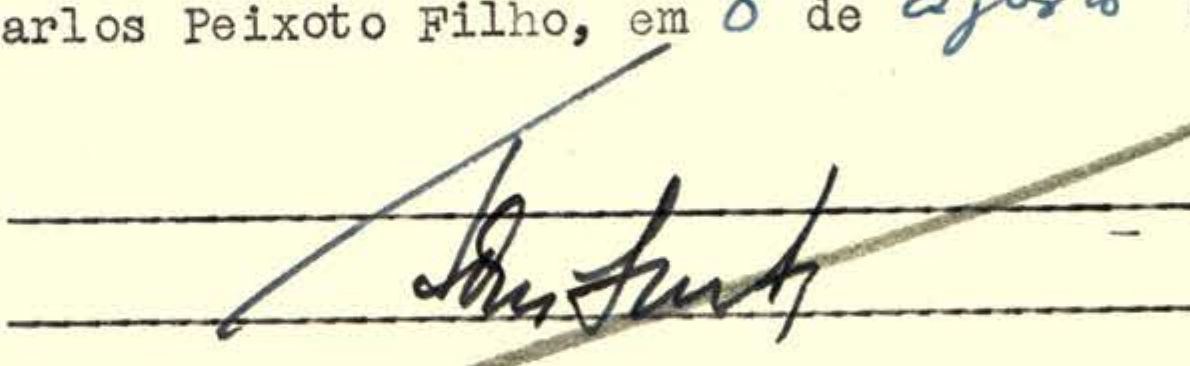
e40

Estabelece ainda os prazos para a regulamentação do disposto no referido artigo e para o recolhimento do tributo.

A essa emenda propomos apenas a alteração do prazo previsto no parágrafo 1º, de trinta para quarenta e cinco dias, oferecendo assim a sub-emenda anexa.

Com essa pequena alteração, somos pela aprovação das emendas apresentadas, de vez que complementam e melhoram o projeto, dando-lhe a forma precisa à concretização dos seus superiores objetivos.

Sala Carlos Peixoto Filho, em 8 de agosto de 1955.

  
Adolfo Gentil

Parecer da Comissão

A Comissão de Economia, pela sua turma "A":

- apreciando, em sua reunião extraordinária (nº 5), do dia 8 de agosto de 1955, as três emendas oferecidas em Plenário, em primeira discussão, ao projeto 189/55, que "Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados";

- votando os Senhores Deputados Daniel Faraco - Presidente, Adolfo Gentil - Relator, Dias Lins, Draült Ernany, Ernesto Saboya, Luna Freire, Magalhães Melo, Napoleão Fontenelle, Sérgio Magalhães e Gabriel Hermes;

RESOLVEU, tendo em vista o parecer do Relator, Sr. Deputado Adolfo Gentil,

I - aprovar a emenda substitutiva nº 1;

II - aprovar as seguintes sub-emendas à emenda nº 1:

a) ~~X~~ ao artigo 4º, § 2º, acrescentar, no fim:

"no ano anterior".

b) ~~X~~ ao artigo 6º, § 1º, dê-se a seguinte redação:

"Os projetos de obras ou serviços baseados no art. 5º serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência da competente Secretaria dos Governos Estaduais, quando a êstes pertencer a linha férrea a ser retirada"

III - aprovar a emenda nº 2;

IV - aprovar a emenda nº 3;

V - aprovar as sub-emendas seguintes à emenda 3:

a) Dê-se a seguinte redação ao § 1º do art. 2º da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952:




042


"O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador".

b) Acrescente-se ao aludido artigo 2º da lei 1.749, <sup>de 1952,</sup> o seguinte:

" § 2º - O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto".

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 8 de agosto de 1955.

  
\_\_\_\_\_, Presidente.  
Daniel Faraco

  
\_\_\_\_\_, Relator  
Adolfo Gentil



Parecer da  
COMISSÃO DE FINANÇAS

243

Relator: Deputado Mario Gomes

Projeto nº 189/55, de autoria do nobre Deputado Saturnino Braga.

\*\*\*

Relatório

Trata o presente projeto, da aplicação à receita proveniente de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos, derivados do petróleo fabricado no Brasil e os importados.

O presente projeto já foi relatado nessa Comissão em 3 de julho do corrente ano, tendo a Comissão aprovado por unanimidade o substitutivo por mim apresentado.

A Comissão de Economia estudou e aprovou também por unanimidade as emendas da Comissão que passo a relatar:

Emenda nº 1 :

Visa melhorar o projeto determinado mais racional aplicação da receita decorrente da alteração prevista no art. 1º; melhor especificando o roteiro a seguir-se na execução dos objetivos colimados é do teor seguinte:

"Art. 1º - o item II do § 2º e o § 5º do art. 9 da lei n. 2 145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º .....

"2º .....

"II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional".

" 5º - o produto da arrecadação de 30%, prevista no inciso II do § 2º deste artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários".

Molinar  
205



e44 -

O relator não vê nenhum inconveniente na aprovação da emenda nº 1.

Emenda nº 2:

"Inclua-se onde convier:

Art. - Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no País pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do imposto único a que se refere o Art. 1º letra b, da Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1º - O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtração, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2º - As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo, desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3º - A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, à vista de solicitação da interessada e em processo onde fique comprovado o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico."

O relator manifesta-se favoravelmente tendo em vista que a Indústria de Recuperação de Óleos lubrificantes usados, através do processo denominado de re-refinação, é de duplo interesse para o país, pois está ligada, diretamente aos problemas de sua economia e da sua defesa militar. É obvio ressaltar o problema de economia de divisas que proporciona esta indústria pois que nos Estados Unidos onde não existe esse problema a indústria de re-refinado vem sendo incentivada e o óleo regenerado é ali utilizado em larga escala não só no seu exército como também na sua força aérea, assim como em diversas companhias comerciais de transporte como "American Airlines" "Atlantic Coast Line Railroad" "Brazilian Aeronautical Commission" e "Eastern Airlines" e assim <sup>tantum</sup> mais de três dezenas de Companhias usam estes óleos. No Brasil especialmente essa indústria deve ter amparo do País, porque irá influir em futuro próximo como fator apreciável no nosso desenvolvimento econômico. Justifica-se portanto a aprovação da presente emenda.



Emenda nº 3:

Inclusa-se onde convier:

Art. O parágrafo primeiro (§ 1º) do artigo 2º da Lei nº 1.749, de novembro de 1952, passa a vigorar com a seguinte redação:

"O Imposto único, quando cobrado sob a forma de Imposto de Consumo recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, em prazo não excedente de trinta (30) dias a contar da sua entrega ao primeiro comprador"

Art. Acrescente-se ao aludido art. 2º da Lei n. 1749, de 1952, o seguinte:

§ 2º - O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto".

Gogita a emenda de dar maior flexibilidade às prescrições legais. Recomendo também a aprovação às sub-emendas seguintes à emenda 3:

a) Dê-se a seguinte redação ao § 1º do art. 2º da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952:

" O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto de consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador".

b) Acrescente-se ao aludido artigo 2º da lei 1.749, de 1952, o seguinte:

§ 2º - O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto".

Também merece aprovação da Comissão em face de não alterar o projeto dando-lhe também maior flexibilidade.



246-

P A R E C E R

Somos de parecer que se aprovadas por esta Comissão as emendas e sub-emendas aprovadas pela Comissão de Economia, seja o projeto retornado a essa Comissão para redação final do vencido.

Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1955

*Mario Gomes*  
MARIO GOMES

Deputado



247

~~PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS~~

A Comissão de Finanças, na reunião de sua turma "A", realizada em 17 de agosto de 1955, aprovou por unanimidade o parecer do Relator favorável às emendas e sub-emendas oferecidas ao Projeto pela Comissão de Economia, votando os Senhores Deputados: Nelson Omega - Presidente, Mário Gomes - Relator, Odilon Braga, Milton Brandão, Geraldo Mascarenhas, Lino Braun, Lopo Coelho, Cesar Prieto, Luna Freire, Edgar Schneider, e Vitorino Corrêa.

Sala "Rêgo Barros", em 17 de agosto de 1955

Nelson Omega

*Nelson Omega*, Presidente

Mário Gomes

*Mário Gomes*, Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

A IMPRIMIR

Em 3/11/55

PROJETO Nº 189-B-1955

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados; tendo pareceres com substitutivos das Comissões de Finanças e de Economia.

PROJETO Nº 189-1955 A QUE SE REFEREM OS PARECERES

CÂMARA DOS DEPUTADOS

A IMPRIMIR

Em 13/6/55

PROJETO Nº 189-A-1955

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo fabricados no Brasil e os importados; tendo parecer com substitutivo da Comissão de Finanças (1ª discussão).

( Do Sr. Saturnino Braga )

PROJETO Nº 189-1955 A QUE SE REFERE O PARECER

Em 27 de junho de 1955



*Q L*

# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO

N.º 189-B — 1955

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo fabricados no Brasil e os importados; tendo pareceres com substitutivos das Comissões de Finanças e de Economia

### PROJETO N.º 189-955 A QUE SE REFEREM OS PARECERES

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As diferenças de preços, de acôrdo com o que estabelecer o Conselho Nacional de Petróleo, entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo importados e os que forem fabricados nas refinarias nacionais, serão recolhidas, semanalmente, pelas refinarias nacionais ao Banco do Brasil e suas agências, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1.º Se até a data da promulgação desta lei, o Ministério da Fazenda houver determinado o recolhimento das diferenças de preços referidas no artigo, para aplicações diversas daquelas adiante estipuladas, ele providenciará, dentro de 30 (trinta) dias, o depósito no Banco do Brasil de toda a quantia que recolher para ser aplicada como determina esta lei. Se não procedeu ao referido recolhimento, as refinarias nacionais ficam obrigadas a efetuar os respectivos depósitos atrasados, dentro do prazo de 90 (noventa) dias.

§ 2.º Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constitui receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cen-

to) constitui receita dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes, inclusive Territórios.

§ 3.º A receita pertencente aos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes será, trimestralmente, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se os Territórios como se Estados fossem.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Petróleo enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais e o cálculo das referidas diferenças de preços, entre esses produtos e os importados, de acôrdo com os ágios que vigorarem para as respectivas importações.

Art. 3.º O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destine ao mesmo fim.

Parágrafo único. O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pa-

vimentar será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4.º: Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em de 1955. —  
Saturnino Braga.

#### Justificação

Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados.

Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo refinado no Brasil e os importados.

Exemplificando, para o caso da gasolina, pode-se efetuar o seguinte cálculo, que, se não for exato, muito se aproxima da verdade e dá uma idéia perfeita do que ocorrerá.

Para produzir um litro de gasolina e 0,60 de óleo diesel são necessários 1,60 litros de petróleo bruto, ou seja 1,280 quilos. Com o petróleo bruto custa, no mercado internacional, 21 dólares por tonelada, o custo, em cruzeiros, de 1.280 quilos com o ágio de Cr\$ 35,00 por dólar (adotado pelo Ministério da Fazenda) será:

$$1,280 \times 0,021 \times (35,00 + 20,517) = 1,492 \text{ cruzeiros.}$$

Admitindo um rendimento de 70%, conclui-se que um litro de gasolina produzida nas refinarias nacionais pagará um ágio de:

$$0,70 \times 1,492 = 1,044 \text{ cruzeiros.}$$

Por outro lado, um litro de gasolina importada, cujo ágio é de Cr\$ 70,00 pagará:

$$(70 + 20,517) \times 0,02861 = 2,590 \text{ cruzeiros.}$$

Haverá, pois, uma diferença de:  $2,590 - 1,044 = 1,546$  cruzeiros por litro de gasolina.

Assim, as refinarias nacionais, para venderem na praça a gasolina pelo mesmo preço da importada, deverão recolher cerca de Cr\$ 1,50 por litro.

O mesmo sucede com os óleos lubrificantes, querosene, etc. Atendendo-se a que a produção de gasolina brasileira com as refinarias existentes está estimada em cerca de ..... 1.600.000.000 de litros, a importância a recolher no fim de um ano é apreciável.

O cálculo exato da diferença de preços, bem como das quantidades

produzidas, deve ser efetuado pelo Conselho Nacional do Petróleo, que é o órgão fiscalizador per excelência. Por isso o artigo do projeto de lei proposto determina que esse órgão forneça ao DNER todos os elementos para o devido controle.

A receita referida não tem ainda um destino legal, pois que não é evidentemente, saldo de ágio. Aliás, confirmando essa alegação, pode ser lembrado que, quando o Ministro da Fazenda, Dr. Eugênio Gudim, compareceu à Câmara para esclarecer as razões pelas quais tinha feito as alterações nos ágios do petróleo e seus derivados, o signatário fez-lhe por escrito a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro:

“Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada — 70 — e o óleo cru — 35 — haverá uma diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em .... 1.600.000.000 de litros, essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00 por ano”.

Que autorização do Congresso possui o Sr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços?”

A essa pergunta, clara e precisa, o Ministro da Fazenda respondeu de modo completamente diverso despitando, porque não tinha a referida autorização do Congresso, como de fato não tem. Impõe-se, por conseguinte, que o Legislativo dê o destino a essa nova receita, que não estava, nem podia estar, prevista no orçamento. É justamente o que se pretende fazer com o presente diploma legal.

Como a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados vai encarecer o transporte rodoviário, nada mais aconselhável que se destine essa nova receita a baratear esse mesmo transporte, ou seja, para pavimentar as estradas de maior tráfego, uma vez que a pavimentação de uma rodovia reduz o frete em cerca de 50%, como já está provado pela teoria e pela prática. Há, assim, até certo ponto, uma compensação.

O art. 3.º estabelece claramente a obrigação da receita ser integralmente aplicada na pavimentação.

Finalmente, a fim de que houvesse uma distribuição equitativa entre to-

dos os Estados do Brasil e não ficasse a pavimentação reduzida somente às rodovias tronco de maior tráfego que só atravessam algumas unidades da Federação, o projeto previu um rateio idêntico ao do Fundo Rodoviário. Dessa forma, Estados como o Amazonas, Pará, Mato Grosso, Goiás, Maranhão, Piauí, etc. onde o volume de tráfego não se compara com o existente em São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais etc. terão também a oportunidade, muito justa, de começar a pavimentação das suas estradas mais tráfegadas.

Cumpra ainda salientar que o Brasil deverá produzir cerca de 100.000 toneladas de asfalto em 1956, conforme fábrica que se está montando. A promulgação da presente lei garante um mercado interno consumidor dessa produção, que é preciso incentivar para o progresso do país.

Nessas condições, em face das razões acima expostas, espera-se que o Congresso aprove a presente proposição com a máxima urgência.

Sala das Sessões, em 1955. — Saturnino Braga.

## PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

### RELATÓRIO

Projeto n.º 189-55 — Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados, da autoria do Sr. Deputado Saturnino Braga.

Justificando o projeto o seu autor declara: "Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados. Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos do petróleo refinados no Brasil e os importados."

Por ocasião do comparecimento do então Ministro da Fazenda, o eminente Senhor Eugênio Gudim, o autor do projeto fez-lhe, por escrito, a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro: "Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada Cr\$ 70,00 e o óleo cru — Cr\$ 35,00, haverá diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a

produção nacional avaliada em .... 1.600.000.000 de litros essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00, por ano. Que autorização do Congresso possuem o Sr. Ministro para dispôr dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços? A essa pergunta o Senhor Ministro deu a seguinte resposta: "Finalmente, Senhor Presidente, pergunta o Deputado Saturnino Braga como o Governo pode decretar um ágio de 35 para óleo bruto e de 70 para o produto refinado, e cobrar das refinarias depois uma diferença. Pergunta, ainda, a que título. S. Ex.ª talvez não esteja bastante informado e não conheça bem o regime adotado pelo Conselho Nacional de Petróleo para as refinarias nacionais. O ágio de 35 que se cobra das refinarias nacionais, ao receberem o óleo bruto, é uma prestação sobre o total que elas vão pagar, total que se compõe daqueles 35 primitivamente pagos por ocasião do recebimento de óleo bruto mais uma percentagem correspondente a gasolina, óleo Diesel e óleo combustível, relativos ao coeficiente de produção das refinarias, multiplicado pelos respectivos ágios de tabela feita pelo Conselho Nacional de Petróleo. Assim, o ágio das refinarias nacionais é cobrado apenas em duas prestações, das quais, uma de 35, como primeira prestação ao receberem elas óleo bruto, e, a segunda correspondente às percentagens de produção de gasolina, diesel, óleo combustível, etc., conforme a capacidade de cada refinaria, multiplicada pelos ágios correspondentes a cada uma dessas classificações."

O Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito, que havia estabelecido por dólar o ágio de Cr\$ 70,00 para a gasolina e Cr\$ 35,00 para o óleo bruto, em sessão de 22 de março do corrente ano, objetivando evitar que as refinarias de petróleo, estabelecidas no País, auferissem excessos de lucro em virtude de adquirirem sua matéria prima-óleo bruto mediante o pagamento de ágio de .... Cr\$ 35,00 por dólar, apenas, e venderem os produtos resultantes da refinação por preços de média global muito mais alta, resolveu autorizar a elevação da sobretaxa cobrada em tais casos, estabelecendo passasse a mesma a ser determinada pela soma dos produtos do ágio de cada derivado de petróleo pela percentagem de fabricação correspondente. Assim,

o ágio sobre o petróleo bruto foi estabelecido da seguinte maneira:

Óleo Combustível .....	15
Óleo Diesel .....	15
Gás liquefeito do petróleo .....	15
Óleos lubrificantes .....	35
Signal Oil .....	35
Querozene .....	15
Gasolina de Aviação .....	25
Basolina comum .....	35
Gasolina "Premium" .....	150

Estabeleceu mais que o ágio sobre o óleo bruto poderá ser dividido em duas parcelas, a primeira, cujo pagamento se fará a vista, representada pelo ágio antigamente cobrado sobre o material em aprêço, ou seja, antes das bases aprovadas em sessão daquele Conselho de 17 de janeiro do corrente ano; e a segunda, parte restante, a ser liquidada 60 dias após a emissão da respectiva promessa de venda de câmbio.

#### PARECER

Esses esclarecimentos evidenciam que o projeto em causa merece, pela sua natureza, um exame cuidadoso da douta Comissão de Finanças principalmente tendo em vista os dados colhidos na Superintendência da Moeda e Crédito cujo Conselho, em acertada decisão, estabeleceu percentagem segundo cada produto das refinarias nacionais. Entendendo que o projeto original terá que ter um substitutivo desta Comissão, para melhor enquadramento na técnica adotada pelo citado Conselho, o relator tem a honra de apresentar êsse substitutivo ao exame da Comissão.

Sou de parecer que a legislação deverá ser feita com muita cautela, de modo a que se não vá estabelecer de forma definitiva, o sistema de cobrança de ágios sobre as moedas fortes, porquanto êsse sistema, adotado pelo eminente Sr. Oswaldo Aranha quando Ministro da Fazenda e seguido pelos seus ilustres sucessores, tem sofrido críticas e restrições de muitos dos nossos estudiosos em matéria de câmbio. É um sistema que depende da orientação que lhe for dada pelos titulares da Fazenda, que até poderão entender por bem abandoná-lo.

O projeto merece, realmente, toda a nossa atenção, não só porque, com a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados, irá, fatalmente, encarecer o transporte rodoviário, que é, no nosso País, o mais procurado e o

mais empregado na circulação das nossas riquezas, como também porque a providência apontada, isto é, o emprêgo da sobretaxa cobrada na gasolina e outros produtos de refinação nacional na pavimentação das nossas estradas, acarretará redução no frete desses transportes, como já está suficientemente provado, pela teoria e pela prática, havendo, assim, até certo ponto, uma compensação, conforme foi, aliás, acentuado pelo autor do projeto relatado.

#### SUBSTITUTIVO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As sobretaxas que forem cobradas pelo Governo Federal às refinarias nacionais de petróleo, após a transformação do petróleo bruto em combustíveis e lubrificantes líquidos dêle derivados, serão recolhidas diretamente pelas refinarias nacionais ao Banco do Brasil e suas agências, mediante guias de recolhimento extraídas pelo órgão fiscal competente, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1.º Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências 40% — (quarenta por cento) constituem receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constituem receita dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente, dos Estados, Distrito Federal e Territórios.

§ 2.º A receita de cada trimestre, pertencente aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalentes, nos Estados, Distrito Federal e Territórios será, no trimestre seguinte, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo do Departamento Nacional no trimestre correspondente, computando-se o Distrito Federal e os Territórios como se Estados fôsem.

Art. 2.º O Ministério da Fazenda enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cópia das guias de recolhimento referidas no artigo 1.º, bem como a relação das produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo, provenientes das refinarias nacionais, acompanhadas do cálculo das sobretaxas.

Art. 3.º O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado,

*Adriano*

exclusivamente, em pavimentação de estradas de rolagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destina ao mesmo fim.

Parágrafo único. O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, no ano anterior, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4.º O Poder Executivo, dentro de 30 dias após a publicação desta lei, promoverá sua regulamentação e baixará as instruções necessárias ao seu integral cumprimento.

Art. 5.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

#### PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças, na reunião de sua Turma "B", realizada em 3 de junho de 1955, aprovou, por unanimidade, o substitutivo oferecido pelo Relator ao projeto, votando os Senhores Deputados Nelson Omegna — Presidente, Mário Gomes, Relator, Odilon Braga, Saturnino Braga, Lopo Coelho, José Afonso, Nelson Monteiro, José Fragelli, Walter Franco, Milton Brandão e Pereira da Silva.

Sala "Antônio Carlos", em 3 de junho de 1955. — *Odilon Braga*, Presidente em exercício; — *Mário Gomes*, Relator.

#### Justificação

O relatório geral da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, ao apreciar a conjuntura econômica nacional, diz que:

"A falta de capacidade de transporte e a generalizada insuficiência do sistema existente constituem o maior obstáculo ao crescimento contínuo, tanto da indústria como da agricultura".

Quanto ao transporte rodoviário, o meio mais eficiente de aumentar sua capacidade é a pavimentação das estradas, pois, simultaneamente melhoraram-se os três fatores básicos da produtividade de qualquer espécie de tráfego: regularidade, custo e velocidade.

Porém, dada a gravidade da situação do nosso transporte terrestre em geral, seria da mais alta conveniência para a economia do país que tal pavimentação fosse planejada de forma a beneficiar o sistema em conjunto.

Hoje, em obediência aos modernos princípios econômicos, não se admite

mais que possa haver concorrência prejudicial entre os meios de transporte diferentes. É uma questão de seleção natural, em que cada um se enquadra nos limites de sua própria eficiência.

Os transportes internos, de superfície, no Brasil — onde a navegação fluvial não teve o desenvolvimento desejável — dependem de duas únicas forças, o trem e o caminhão (ou ônibus), cuja trabalho dee ser coordenado para que se obtenha o rendimento máximo.

O "Plano Decenal para o Desenvolvimento Econômico do Congo Belga", que mereceu comentários elogiosos de técnicos do Banco Internacional, contém um minucioso estudo comparativo sobre o custo dos transportes em estradas de ferro e de rodagem. De acordo com a análise feita lá, baseada em pesquisas especiais, o transporte rodoviário é mais barato do que o ferroviário para as densidades de tráfego inferiores a valores compreendidos entre 350.000-400.000 toneladas-quilômetros por ano.

No Brasil ainda não se fez um estudo de tal profundidade para determinar a linha divisória dos campos de atividade econômica dos grandes meios de transporte terrestre.

Entretanto, as estatísticas publicadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro permitiram ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico determinar a densidade de tráfego remunerado mínima para que haja equilíbrio financeiro na exploração ferroviária.

Para as condições médias de toda a rede, vigorantes em 1953, o limite seria de 442.000 t-km-km. Esse valor foi superado por apenas cinco das 49 estradas de ferro brasileiras, cuja quilometragem global corresponde a 21% da extensão total da rede em tráfego.

Em virtude da baixa densidade de tráfego da maior parte da viação férrea brasileira, os projetos elaborados pela citada Comissão Mista deixaram de contemplar muitas estradas e grandes extensões de outras, além de recomendar a supressão de diversos ramaís, cujas linhas não oferecem possibilidade econômica, mesmo para um programa mínimo de melhoramentos.

O projeto realizado para a E. F. Leopoldina determina a retirada dos trilhos de 632 km de linha, parcela equivalente a mais da quinta parte dos atuais 3.057 km da estrada.

Cerca de 1.500 dos 3.889 km da mais extensa ferrovia do país, a Rede Mineira de Viação, não foram considerados no projeto da CMBEU devido sua rudiz densidade de tráfego, pois o valor médio índice para toda a estrada é inferior a 70.000 t-km-km.

Portanto, muitas regiões servidas por linhas férreas de baixa densidade de tráfego estão na iminência de sofrer um colapso total na sua economia. Não sendo possível reaparelhar esses trechos ferroviários, atualmente em péssimo estado, a única solução para garantia segura do transporte indispensável será a sua substituição por uma rodovia pavimentada.

A permuta dos trilhos por uma rodovia de verdade — estabelecendo a comunicação com um tronco ferroviário eficiente ou com outra estrada pavimentada — irá contribuir muito mais para fomentar o desenvolvimento econômico da região do que as atuais linhas férreas, muito mal equipadas e, em consequência, péssimamente operadas.

Exemplo significativo é o ressurgimento da zona servida pela antiga E. F. Maricá (hoje incorporada à Central do Brasil) com a pavimentação da rodovia "Amaral Peixoto", antes mesmo da conclusão dos serviços entre Niterói e São Pedro da Aldeia.

Assim, a justa, a racional aplicação dos recursos provenientes desta nova fonte de receita — sãbiamente destinada pelo ilustre deputado Saturnino Braga à pavimentação rodoviária — deve também ser empregada na execução dos projetos de substituição dos trechos ferroviário deficitários por estradas pavimentadas.

Além do incontestável benefício que proporcionará à economia regional, o Orçamento da União ficará, dentro de pouco tempo, libertado das vultosas subvenções anuais, necessárias para cobrir os "deficits" da exploração ferroviária, que, em 1953, totalizaram a quantia impressionante de quase 3,7 milhões de cruzeiros.

A prioridade para a seleção dos projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado — calculada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha em tráfego (t-km-km) — e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custo anual por quilômetro.

A fim de permitir a rápida execução dos serviços projetados, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico

— à semelhança do procedimento adotado para com os projetos ferroviários elaborados pela CMBEU — deverá incumbir-se do financiamento necessário.

Para esse fim, o Banco terá recursos específicos de vez que a ele será recolhida a percentagem de 30% do produto dos ágios sobre a importação de derivados de petróleo, receita especial acertadamente criada pelo substitutivo do ilustre deputado Edgar Schneider. Dessa forma, nem só o Banco contará com recursos próprios para financiar a pavimentação:

a) de rodovias já existentes ou a construir;

b) de rodovias que venham a substituir troncos ferroviários obsoletos, mas também estará capacitado a fazê-lo com o máximo de segurança, uma vez que a garantia desses empréstimos poderá ser constituída pelo penhor das próprias receitas de que o Banco será depositário.

E' claro que os órgãos governamentais competentes, hoje encarregados da matéria, não podem ser postos de lado. Assim é que:

a) Os projetos para eliminação de ramais ferroviários anti-econômicos e sua substituição por rodovias pavimentadas deverão ser elaborados pelos Departamentos Nacionais de Estrada de Rodagem e de Estradas de Ferro e aprovados pelo Poder Executivo (Ministro da Viação e Presidente da República) ou pelo Governo dos Estados a que pertencer o trecho ferroviário a ser eliminado.

b) Os projetos para pavimentação de rodovias não compreendidas no item "a" acima, deverão ser elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem e a aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional que os submeterão, quando for o caso, ao Poder Executivo competente.

c) Assim, devidamente estudados sob seus ângulos técnicos, os projetos serão presentes ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, que estudará o plano de desembolso e amortização, financiando aqueles cujo exame resultar favorável.

Dentro desse espírito, tenho a honra de submeter à apreciação da douta Comissão de Economia o incluso substitutivo.

Sala Carlos Peixoto Filho, 5 de julho de 1955. — Adolfo Gentil.

PROJETO DE LEI N.º 189-55

VOTO APRESENTADO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O item II do § 2.º e o § 5.º ambos do art. 9.º, da Lei número 2.145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9.º .....

“§ 2.º .....

“II — à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional”.

“§ 5.º O produto de 30% (trinta por cento) previsto no inciso II do § 2.º deste artigo, serão depositado pela União, em conta especial, no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação exclusiva na pavimentação de rodovias, incluindo as que se construirão ou se aproveitarão para substituir os ramais de ferrovias repetidamente deficitários”.

“I — Os projetos, quando se tratar de substituição de linhas férreas, serão elaborados em conjunto pelos Departamentos Nacionais de Estradas de Ferro e de Estradas de Rodagem e aprovados pelo Governo a que pertencer a linha férrea a ser retirada.

II — A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado computada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha explorada (t-km/km) e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952”.

III — Os projetos para pavimentação de rodovias não previstas nas alíneas I e II deste parágrafo serão elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, conforme o caso, e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional.

IV — Para efeito de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem, que se construirão fora das linhas ferroviárias, obedecerá ao volume de tráfego que se houver registrado nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 2.º A receita decorrente da alteração referida no art. 1.º desta lei será entregue pela União ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, em cotas trimestrais, que serão distribuídas da seguinte maneira:

40% (quarenta por cento) à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

60% (sessenta por cento) à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territórios, observados os coeficientes adotados no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional.

Parágrafo único. A receita prevista nesta lei será aplicada exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, sem prejuízo nem dependência de outros recursos, impostos, ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

Art. 3.º O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação, nos termos desta lei.

Parágrafo único. Os empréstimos para pavimentação, previstos nesta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios e Territórios na proporção das respectivas cotas e por elas serão garantidos.

Art. 4.º A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 5.º Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 6.º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala “Carlos Peixoto Filho”, em 5 de julho de 1955. — *Adolfo Gentil*.

RELATÓRIO

Foi apresentado, em plenário, pelo nobre Deputado Saturnino Braga, um projeto que manda aplicar, nos serviços de pavimentação rodoviária, a receita decorrente da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo, importados, e o de iguais produtos de fabrico nacional.

Sobre os meios de cálculo da diferença apontada já se manifestará, em officio de 23 de março último ao Conselho de Petróleo, a Superintendência da Moeda e do Crédito, tendo em vista apenas evitar que as refinarias

Lote: 33  
Caixa: 11  
PL N° 189/1955  
67

aufiram lucros excessivos e quanto à sua distribuição, entre a União e os Estados, equiparados a estes o Distrito Federal e os Territórios, são expressas as disposições da proposição em causa, aliás de data posterior.

Os benefícios que, em princípio, advirão dessa iniciativa ao país quase não demandam maior explanação, pois que os realça uma experiência universal.

Com efeito, são aproximadamente 130 milhões de toneladas de mercadorias que, nos doze meses do ano, passam das fontes de produção para os centros consumidores, através do transporte rodoviário e dêle unicamente dispõe, nas suas trocas, a grande maioria dos núcleos demográficos em território brasileiro.

Entretanto, não é só a preponderância desse tipo de viação, que tanto surpreende, senão ainda e sobretudo o rápido desgaste que, nas estradas atuais, sofrem os veículos cuja retirada anual do tráfego se verifica numa escala de 15%, sem embargo da constante e avultada importação de peças sobressalentes.

Praticamente, sem vias de rodagem consolidadas, porquanto em 1953 não excediam de 2.413 quilômetros, o que daí resulta é a tormentosa delonga nas viagens, a duração mínima das unidades em tráfego, a incessante elevação dos fretes e o encarecimento geral das utilidades.

Resolvida que seja a pavimentação de suas estradas, a exemplo do que habitualmente já realizam outros países, terá o Brasil encetado, a contar de crescente economia de divisas, uma cruzada revolucionária, ao serviço da produção, do intercâmbio e do consumo nacionais.

Não vai nisso qualquer exagero. Bastará advertir que a operação do transporte terá seu custo reduzido de metade e suas tarifas em igual proporção, graças ao menor consumo de combustível, que tanto o demonstrou, em publicação recente a Associação Rodoviária do Brasil.

Uma ocorrência dessa envergadura será positivamente auspiciosa em país onde, como o disse em discurso de posse o atual titular da Viação e Obras Públicas, "a quase totalidade dos problemas econômicos se prende à circulação".

Sem transportes rápidos e econômicos não se conseguirá, entre nós, expandir e fortalecer os mercados internos, de sorte a aumentar sua capacidade de absorção e de escoamento, as-

sim como abrir à concorrência as perspectivas mais animadoras.

Tais os resultados que, feitas as devidas modificações, se esperam da execução do Projeto Saturnino Braga, enquanto perdurar o sistema dos ágios e a receita em aprêço tiver a aplicação prevista.

#### PARECER

As razões que servem de esteio ao Projeto de Lei n.º 189-55, não reclamam maior esforço. Efetivamente, os recursos, aos quais alude, provirão da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos, derivados do petróleo e fabricados no Brasil e o desses artigos importados. Já quanto a seu emprêgo ficará êle restrito à pavimentação de estradas de rodagem, o que trará considerável economia às operações do transporte e redução igualmente apreciável nas suas tarifas.

O montante da receita será distribuído, nos prazos e segundo as condições mais convenientes, entre o Departamento Nacional e os órgãos equivalentes nos Estados, Distrito Federal e Território.

Em vista do sistema de cobrança de ágios sobre as moedas fortes, a Comissão de Finanças ofereceu um substitutivo, que teve a unanimidade dos vetos, entre os quais o do ilustre autor do Projeto.

Mas, em que pese a seus proponentes a questão que, primeiro, releva ponderar, é a disciplina da Lei número 2 145, de 29 de dezembro de 1953, pois que estabelece, em ordem de prioridade, a aplicação das sobretaxas de câmbio.

Enquanto subsistirem suas disposições nos termos vigentes, o projeto não terá acolhimento legal e daí a necessidade de alterar, antes que tudo, o disposto no inciso II do § 2.º do artigo 9.º daquela lei, que concerne as operações cambiais realizadas por conta do Tesouro Nacional, em vias de final regularização.

Consistirá, a solução, portanto, em incorporar a seu texto, sem prejuízo dessa liquidação, a aplicação de 30% das sobretaxas, arrecadadas pela importação de petróleo e seus derivados, à pavimentação de estradas de rodagem.

A determinação da receita pela diferença entre os preços, postos em relêvo pelo projeto, demandaria uma série de cálculos naturalmente complexos. Mais fácil será, sem dúvida, a fixação proporcional da cota devi-

da, tendo em conta, o total das sobretaxas cambiais da importação de combustíveis e lubrificantes líquidos, originários de petróleo.

Nesse sentido opinaram os técnicos, ouvidos pelo relator, que apresenta, assim, o substitutivo anexo, estribado em dados menos contingentes e a salvo de objeções de ordem legal.

E' o nosso parecer.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 28 de junho de 1955. — *Edgar Schneider*, Relator.

COMISSÃO DE ECONOMIA  
Projeto de Lei n.º 189-55

*Substitutivo*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º — O artigo 9.º e seus §§ 2.º, inciso II, 5.º e 6.º da Lei n.º 2.145, de 29 de dezembro de 1953, sem prejuízo do atual § 6.º que muda apenas na ordem de numeração, ficam redigidos do modo seguinte:

"Art. 9.º .....

§ 2.º .....

"II — à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5.º — O produto de 30% (trinta por cento), previsto no inciso II deste artigo, será depositado, pela União, que êle entregará, ao termo de cada trimestre, 40% (quarenta por cento) ao Departamento Nacional de Estrada de Rodagem e 60% (sessenta por cento) aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territórios, observados os coeficientes adotados, no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional".

"§ 6.º — Ressalvado o disposto no parágrafo anterior, o produto que fôr destinado ao financiamento previsto neste artigo será aplicado por meio da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil

S. A., à qual incumbirá utilizar os depósitos feitos com esse crédito, pela União, em conta especial, no auidido estabelecimento de crédito, mediante os suprimentos autorizados pelo Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, para cada epercício financeiro".

Art. 2.º — A receita decorrente da alteração, referida no artigo anterior, será aplicada, exclusivamente, em pavimentação de estradas de rodagem, sem dependência de outros recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim

Parágrafo único -- Para efeitos de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem obedecerá ao volume de tráfico, que se houver registrado, nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 3.º — A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita a prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 4.º — Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 5.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 7 de junho de 1955. — *Edgard Schneider*.

COMISSÃO DE ECONOMIA

Projeto n.º 189-A-1955

A Comissãc de Economia, em reunião de 5 de julho de 1955, opinou pela aprovação do Substitutivo apresentado pelo Deputado Adolfo Gentil, votando favoravelmente ao mesmo os Senhores Adolfo Gentil, Augusto de Gregório, Dias Lins, Luna Freire e Quirino Ferreira. Ficaram vencidos os Senhores Daniel Faraco, Presidente, Edgard Schneider Relator e Rubens Bernardo que votaram pela aprovação do Substitutivo do Senhor Relator.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 7 de julho de 1955. — *Daniel Faraco* — Presidente. *Adolfo Gentil*, — Relator designado.

*Adolfo Gentil*



45

~~prazo de 30 dias não excedente  
de 45~~

no prazo máximo de 45 dias

sub-emenda:

(a emenda nº 2  
ao projeto 189/55)  
do deputado Edgardo  
Schneider)

no prazo máximo de  
45 (quarenta e cinco) dias.

*Voto*

PROJETO DE LEI Nº 189/55

EMENDA A SUBSTITUTIVO

*apresentada*

O Congresso Nacional decreta:

ambos do artigo 9º

Artº 1º - O item II do § 2º e o § 5º, da Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Artº 9º .....

"§ 2º .....

" II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sôbre-taxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5º - O produto de 30% (trinta por cento) previsto no inciso II do parágrafo 2º dêste artigo, será depositado pela União, em conta especial, no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação exclusiva na pavimentação de rodovias, incluindo as que se construirão ou se aproveitarão para substituir os ramais de ferrovias repetidamente deficitários".

" I - Os projetos, quando se tratar de substituição de linhas férreas, serão elaborados em conjunto pelos Departamentos Nacionais de Estradas de Ferro e de Estradas de Rodagem e aprovados pelo Govêrno a que pertencer a linha férrea a ser retirada.

*Adly G. G. Silva*

II - A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado computada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha explorada (t-km/km) e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952".

III - Os projetos para pavimentação de rodovias não previstas nas alíneas I e II deste parágrafo serão elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, conforme o caso, e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional.

IV - Para efeito de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem, que se construirão fora das linhas ferroviárias, obedecerá ao volume de tráfego que se houver registrado nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 2<sup>a</sup> - A receita decorrente da alteração referida no artigo 1<sup>a</sup> desta lei será entregue pela União ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, em quotas trimestrais, que serão distribuídas da seguinte maneira:

40% (quarenta por cento)	) à con-
Estradas de Rodagem;	-ta e ordem do Departamento Nacional de
60% (sessenta por cento)	) à con-
ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territórios, observados os coeficientes adotados no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional.	-ta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem

§ Único - A receita prevista nesta lei será aplicada exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, sem prejuízo nem dependência de outros recursos, impostos, ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

*Adly Surtile*

Art. 3º - O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação, nos termos desta lei.

§ Único - Os empréstimos para pavimentação, previstos nesta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 4º - A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 5º - Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

*Sala Carlos Pereira - 5 de Julho de 1955*  
*Adolfo Azeiteiro*

## J U S T I F I C A Ç Ã O

1. O relatório geral da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, ao apreciar a conjuntura econômica nacional, diz que:

"A falta de capacidade de transporte e a generalizada insuficiência do sistema existente constituem o maior obstáculo ao crescimento contínuo, tanto da indústria como da agricultura".

2. Quanto ao transporte rodoviário, o meio mais eficiente de aumentar sua capacidade é a pavimentação das estradas, pois, simultaneamente melhoram-se os três fatores básicos da produtividade de qualquer espécie de tráfego: regularidade, custo e velocidade.

Porém, dada a gravidade da situação do nosso transporte terrestre em geral, seria da mais alta conveniência para a economia do país que tal pavimentação fôsse planejada de forma a beneficiar o sistema em conjunto.

3. Hoje, em obediência aos modernos princípios econômicos, não se admite mais que possa haver concorrência prejudicial entre os meios de transporte diferentes. É uma questão de seleção natural, em que cada um se enquadra nos limites de sua própria eficiência.

Os transportes internos, de superfície, no Brasil - onde a navegação fluvial não teve o desenvolvimento desejável - dependem de duas únicas forças, o trem e o caminhão (ou ônibus), cujo trabalho deve ser coordenado para que se obtenha o rendimento máximo.

4. O "Plano Decenal para o Desenvolvimento Econômico do Congo Belga", que mereceu comentários elogiosos de técnicos do Banco Internacional, contém um minucioso estudo comparativo sobre o custo dos transportes em estradas de ferro e de rodagem. De acordo com a análise feita lá, baseada em pesquisas especiais, o transporte rodoviário é mais barato do que o ferroviário para as densidades de tráfego inferiores a valores compreendidos entre 350.000/400.000 toneladas-quilômetros por ano.

5. No Brasil ainda não se fez um estudo de tal profundidade para determinar a linha divisória dos campos de atividade econômica dos dois grandes meios de transporte terrestre.

Entretanto, as estatísticas publicadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro permitiram ao Banco Nacional do Desenvolvimento

*Adly Batista*

to Econômico determinar a densidade de tráfego remunerado mínima para que haja equilíbrio financeiro na exploração ferroviária.

Para as condições médias de toda a rede, vigentes em 1953, o limite seria de 442.000 t-km/km. Esse valor foi superado por apenas cinco das 40 estradas de ferro brasileiras, cuja quilometragem global corresponde a 21% da extensão total da rede em tráfego.

6. Em virtude da baixa densidade de tráfego da maior parte da viação férrea brasileira, os projetos elaborados pela citada Comissão Mista deixaram de contemplar muitas estradas e grandes extensões de outras, além de recomendar a supressão de diversos ramais, cujas linhas não oferecem possibilidade econômica, mesmo para um programa mínimo de melhoramentos.

O projeto realizado para a E.F. Leopoldina determina a retirada dos trilhos de 632 km de linha, parcela equivalente a mais da quinta parte dos atuais 3.057 km da estrada.

Cerca de 1.500 dos 3.889 km da mais extensa ferrovia do país, a Rede Mineira de Viação, não foram considerados no projeto da CMBEU devido sua reduzida densidade de tráfego, pois o valor médio desse índice para toda a estrada é inferior a 70.000 t-km/km.

7. Portanto, muitas regiões servidas por linhas férreas de baixa densidade de tráfego estão na iminência de sofrer um colapso total na sua economia. Não sendo possível reaparelhar esses trechos ferroviários, atualmente em péssimo estado, a única solução para garantia segura do transporte indispensável será a sua substituição por uma rodovia pavimentada.

A permuta dos trilhos por uma rodovia de verdade - estabelecendo a comunicação com um tronco ferroviário eficiente ou com outra estrada pavimentada - irá contribuir muito mais para fomentar o desenvolvimento econômico da região do que as atuais linhas férreas, muito mal equipadas e, em consequência, péssimamente operadas.

Exemplo significativo é o ressurgimento da zona servida pela antiga E.F. Maricá (hoje incorporada à Central do Brasil) com a pavimentação da rodovia "Amaral Peixoto", antes mesmo da conclusão dos serviços entre Niterói e São Pedro da Aldeia.

*Adm. Geral*

8. Assim, a justa e racional aplicação dos recursos provenientes desta nova fonte de receita - sãbiamente destinada pelo ilustre deputado Saturnino Braga à pavimentação rodoviária - deve também ser empregada na execução dos projetos de substituição dos trechos ferroviários deficitários por estradas pavimentadas.

Além do incontestável benefício que proporcionará à economia regional, o Orçamento da União ficará, dentro de pouco tempo, libertado das vultosas subvenções anuais, necessárias para cobrir os "deficits" da exploração ferroviária, que, em 1953, totalizaram a quantia impressionante de quase 3,7 bilhões de cruzeiros.

9. A prioridade para a seleção dos projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado - calculada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha em tráfego (t-km/km) - e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro.

10. A fim de permitir a rápida execução dos serviços projetados, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - à semelhança do procedimento adotado para com os projetos ferroviários elaborados pela CMBEU - deverá incumbir-se do financiamento necessário.

Para esse fim, o Banco terá recursos específicos de vez que a ele será recolhida a percentagem de 30% do produto dos ágios sobre a importação de derivados de petróleo, receita especial acertadamente criada pelo substitutivo do ilustre deputado Edgard Schneider. Dessa forma, nem só o Banco contará com recursos próprios para financiar a pavimentação:

- a) de rodovias já existentes ou a construir
- b) de rodovias que venham a substituir troncos ferroviários obsoletos,

mas também estará capacitado a fazê-lo com o máximo de segurança, uma vez que a garantia desses empréstimos poderá ser constituída pelo penhor das próprias receitas de que o Banco será depositário.

11. É claro que os órgãos governamentais competentes, hoje encarregados da matéria, não podem ser postos de lado. Assim é que:

- a) Os projetos para eliminação de ramais ferroviários anti-econômicos e sua substituição por rodovias pavimentadas deverão ser elabo-

*Ady Burtel*

rados pelos Departamentos Nacionais de Estrada de Rodagem e de Estradas de Ferro e aprovados pelo Poder Executivo (Ministro da Viação e Presidente da República) ou pelo Governo dos Estados a que pertencer o trecho ferroviário a ser eliminado.

b) Os projetos para pavimentação de rodovias não compreendidas no item a, acima, deverão ser elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional que os submeterá, quando fôr o caso, ao Poder Executivo competente.

c) Assim devidamente estudados sob seus ângulos técnicos, os projetos serão presentes ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, que estudará o plano de desembolso e amortização, financiando aqueles cujo exame resultar favorável.

12. Dentro dêsse espírito, tenho a honra de submeter à apreciação da douta Comissão de Economia o incluso substitutivo.

*Salu Carlos Pereira - 15 de Junho 1953*  
*Adolfo Azeite*

PROJETO DE LEI nº 189/55

VOTO APRESENTADO

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O item II do § 2º e o § 5º, ambos do artigo 9º, da Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º - .....

"§ 2º - .....

" II - à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5º - O produto de 30% (trinta por cento) previsto no inciso II do parágrafo 2º dêste artigo, serão depositado pela União, em conta especial, no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação exclusiva na pavimentação de rodovias, incluindo as que se construirão ou se aproveitarão para substituir os ramais de ferrovias repetidamente deficitários".

" I - Os projetos, quando se tratar de substituição de linhas férreas, serão elaborados em conjunto pelos Departamentos Nacionais de Estradas de Ferro e de Estradas de Rodagem e aprovados pelo Governo a que pertencer a linha férrea a ser retirada.

II - A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado

computada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha explorada (t-km/km) e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro, de acordo com os dados relativos ao ano de 1952".

III - Os projetos para pavimentação de rodovias não previstas nas alíneas I e II deste parágrafo serão elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, conforme o caso, e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional.

IV - Para efeito de pavimentação, a prioridade dos trechos de estradas de rodagem, que se construirão fora das linhas ferroviárias, obedecerá ao volume de tráfego que se houver registrado nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente.

Art. 2º - A receita decorrente da alteração referida no artigo 1º desta lei será entregue pela União ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, em quotas trimestrais, que serão distribuídas da seguinte maneira:

40% (quarenta por cento) à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

60% (sessenta por cento) à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territórios, observados os coeficientes adotados no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviário Nacional.

Parágrafo único - A receita prevista nesta lei será aplicada exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, sem prejuízo nem dependência de outros recursos, impostos, ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

Art. 3º - O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação, nos termos desta lei.

Parágrafo único - Os empréstimos para pavimentação, previs

CÂMARA DOS DEPUTADOS

tos nesta lei, serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 4º - A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 5º - Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 5 de julho de 1955.

as) Adolfo Gentil.

JUSTIFICAÇÃO

O relatório geral da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, ao apreciar a conjuntura econômica nacional, diz que:

"A falta de capacidade de transporte e a generalizada insuficiência do sistema existente constituem o maior obstáculo ao crescimento contínuo, tanto da indústria como da agricultura".

Quanto ao transporte rodoviário, o meio mais eficiente de aumentar sua capacidade é a pavimentação das estradas, pois, simultaneamente melhoram-se os três fatores básicos da produtividade de qualquer espécie de tráfego: regularidade, custo e velocidade.

Porém, dada a gravidade da situação do nosso transporte terrestre em geral, seria da mais alta conveniência para a economia do país que tal pavimentação fosse planejada de forma a beneficiar o sistema em conjunto.

Hoje, em obediência aos modernos princípios econômicos, não se admite mais que possa haver concorrência prejudicial entre os meios de transporte diferentes. É uma questão de seleção natural, em que cada um se enquadra nos limites de sua própria eficiência.

Os transportes internos, de superfície, no Brasil - onde a navegação fluvial não teve o desenvolvimento desejável - dependem de duas únicas forças, o trem e o caminhão (ou ônibus), cujo trabalho deve ser coordenado para que se obtenha o rendimento máximo.

O "Plano Decenal para o Desenvolvimento Econômico do Congo Belga", que merece comentários elogiosos de técnicos do Banco Internacional, contém um minucioso estudo comparativo sobre o custo dos transportes em estradas de ferro e de rodagem. De acordo com a análise feita lá, baseada em pesquisas especiais, o transporte rodoviário é mais barato do que o ferroviário para as densidades de tráfego inferiores a valores compreendidos entre 350.000/400.000 toneladas-quilômetros por ano.

No Brasil ainda não se fez um estudo de tal profundidade para determinar a linha divisória dos campos de atividade econômica

dos dois grandes meios de transporte terrestre.

Entretanto, as estatísticas publicadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro permitiram ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico determinar a densidade de tráfego remunerado mínima para que haja equilíbrio financeiro na exploração ferroviária.

Para as condições médias de toda a rede, vigentes em 1953, o limite seria de 442.000 t-km/km. Esse valor foi superado por apenas cinco das 40 estradas de ferro brasileiras, cuja quilometragem global corresponde a 21% da extensão total da rede em tráfego.

Em virtude da baixa densidade de tráfego da maior parte da viação férrea brasileira, os projetos elaborados pela citada Comissão Mista deixaram de contemplar muitas estradas e grandes extensões de outras, além de recomendar a supressão de diversos ramais, cujas linhas não oferecem possibilidade econômica, mesmo para um programa mínimo de melhoramentos.

O projeto realizado para a E.F. Leopoldina determina a retirada dos trilhos de 632 km de linha, parcela equivalente a mais da quinta parte dos atuais 3.057 km da estrada.

Cerca de 1.500 dos 3.889 km da mais extensa ferrovia do país, a Rede Mineira de Viação, não foram considerados no projeto da CMBEU devido sua rudiz densidade de tráfego, pois o valor médio desse índice para toda a estrada é inferior a 70.000 t-km/km.

Portanto, muitas regiões servidas por linhas férreas de baixa densidade de tráfego estão na iminência de sofrer um colapso total na sua economia. Não sendo possível reaparelhar esses trechos ferroviários, atualmente em péssimo estado, a única solução para garantia segura do transporte indispensável será a sua substituição por uma rodovia pavimentada.

A permuta dos trilhos por uma rodovia de verdade - estabe

lecendo a comunicação com um tronco ferroviário eficiente ou com outra estrada pavimentada - irá contribuir muito mais para fomentar o desenvolvimento econômico da região do que as atuais linhas férreas, muito mal equipadas e, em consequência, péssimamente operadas.

Exemplo significativo é o ressurgimento da zona servida pela antiga E.F. Maricá (hoje incorporada à Central do Brasil) com a pavimentação da rodovia "Amaral Peixoto", antes mesmo da conclusão dos serviços entre Niterói e São Pedro da Aldeia.

Assim, a justa e racional aplicação dos recursos provenientes desta nova fonte de receita - sábiamente destinada pelo ilustre deputado Saturnino Braga à pavimentação rodoviária - deve também ser empregada na execução dos projetos de substituição dos trechos ferroviários deficitários por estradas pavimentadas.

Além do incontestável benefício que proporcionará à economia regional, o Orçamento da União ficará, dentro de pouco tempo, libertado das vultosas subvenções anuais, necessárias para cobrir os "deficits" da exploração ferroviária, que, em 1953, totalizaram a quantia impressionante de quase 3,7 milhões de cruzeiros.

A prioridade para a seleção dos projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado - calculada em toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha em tráfego (t-km/km) - e, em caso de valores semelhantes, terá preferência a linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro.

A fim de permitir a rápida execução dos serviços projetados, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - à semelhança do procedimento adotado para com os projetos ferroviários elaborados pela CMBEU - deverá incumbir-se do financiamento necessário.

Para esse fim, o Banco terá recursos específicos de vez que a ele será recolhida a percentagem de 30% do produto dos ágios sobre a importação de derivados de petróleo, receita especial acertadamente criada pelo substitutivo do ilustre deputado Edger Schneider. Dessa forma, nem só o Banco contará com recursos próprios para financi-

ar a pavimentação:

- a) de rodovias já existentes ou a construir;
- b) de rodovias que venham a substituir troncos ferroviários obsoletos,

mas também estará capacitado a fazê-lo com o máximo de segurança, uma vez que a garantia desses empréstimos poderá ser constituída pelo penhor das próprias receitas de que o Banco será depositário.

É claro que os órgãos governamentais competentes, hoje em carregados da matéria, não podem ser postos de lado. Assim é que:

- a) Os projetos para eliminação de ramais ferroviários anti-econômicos e sua substituição por rodovias pavimentadas deverão ser elaborados pelos Departamentos Nacionais de Estrada de Rodagem e de Estradas de Ferro e aprovados pelo Poder Executivo (Ministro da Viação e Presidente da República) ou pelo Governo dos Estados a que pertencer o trecho ferroviário a ser eliminado.

- b) Os projetos para pavimentação de rodovias não compreendidas no item a, acima, deverão ser elaborados pelo Departamento Nacional ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem e a aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional que os submeterão, quando fôr o caso, ao Poder Executivo competente.

- c) Assim, devidamente estudados sob seus ângulos técnicos, os projetos serão presentes ao Banco Nacional do Desenvolvimento E conômico, que estudará o plano de desembolso e amortização, financiando aquêles cujo exame resultar favorável.

Dentro desse espírito, tenho a honra de submeter à apreciação da douda Comissão de Economia o incluso substitutivo.

Sala "Carlos Peixoto Filho, 5 de julho de 1955.

as) Adolfo Gentil.

COMISSÃO DE ECONOMIA

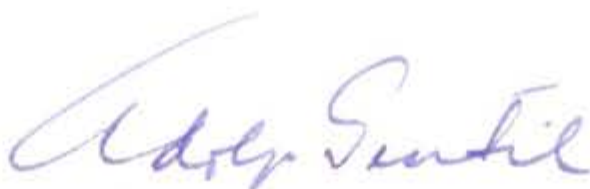
Projeto 189-A/1955

A Comissão de Economia, em reunião de 5 de julho de 1955, opinou pela aprovação do Substitutivo apresentado pelo Deputado Adolfo Gentil, votando favoravelmente ao mesmo os Senhores Adolfo Gentil, Augusto De Gregório, Dias Lins, Luna Freire e Quirino Ferreira. Ficaram vencidos os Senhores Daniel Faraco, Presidente, Edgar Schneider, Relator e Rubens Berardo que votaram pela aprovação do Substitutivo do Senhor Relator.

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 7 de julho de 1955.

---

Daniel Faraco - Presidente



---

Adolfo Gentil - Relator designado.

*A Comissão de Economia, a Representação do Sr. Oswald Lima  
Fido - 12.11.55*

*Latini*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO

N.º 189-A — 1955

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados; tendo parecer com substitutivo da Comissão de Finanças (1.ª discussão)

(Do Sr. Saturnino Braga)

#### PROJETO N.º 189-1955 A QUE SE REFERE O PARECER

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As diferenças de preços, de acôrdo com o que estabelecer o Conselho Nacional de Petróleo, entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo importados e os que forem fabricados nas refinarias nacionais, serão recolhidas, semanalmente, pelas refinarias nacionais, ao Banco do Brasil e suas agências, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1.º Se até a data da promulgação desta lei, o Ministério da Fazenda houver determinado o recolhimento das diferenças de preços referidas no artigo, para aplicações diversas daquelas adiante estipuladas, ele providenciará, dentro de 30 (trinta) dias, o depósito no Banco do Brasil de toda a quantia que recolher para ser aplicada como determina esta lei. Se não procedeu ao referido recolhimento, as refinarias nacionais ficam obrigadas a efetuar os respectivos depósitos atrasados, dentro do prazo de 90 (noventa) dias.

§ 2.º Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constitui receita do

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constitui receita dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes inclusive Territórios.

§ 3.º A receita pertencente aos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes será, trimestralmente, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se os Territórios como se Estados fossem.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Petróleo enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais e o cálculo das referidas diferenças de preços, entre esses produtos e os importados, de acôrdo com os ágios que vigorarem para as respectivas importações.

Art. 3.º O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impos-

*50% gr  
62% gr  
12 dias  
63% gr  
28% gr  
27% gr*

tos que a legislação vigente destine ao mesmo fim.

Parágrafo único. O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4.º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em de 1955. —  
*Saturnino Braga.*

#### Justificação

Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados.

Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo refinado no Brasil e os importados.

Exemplificando, para o caso da gasolina, pode-se efetuar o seguinte cálculo, que, se não for exato, muito se aproxima da verdade e dá uma ideia perfeita do que ocorrerá.

Para produzir um litro de gasolina e 0,60 de óleo diesel são necessários 1,60 litros de petróleo bruto, ou seja 1,280 quilos. Com o petróleo bruto custa, no mercado internacional, 21 dólares por tonelada, o custo, em cruzeiros, de 1.280 quilos com o ágio de Cr\$ 35,00 por dólar (adotado pelo Ministério da Fazenda) será:

$$1,280 \times 0,021 \times (35,00 + 20,517) = 1,492 \text{ cruzeiros.}$$

Admitindo um rendimento de 70%, conclui-se que um litro de gasolina produzida nas refinarias nacionais pagará um ágio de:

$$0,70 \times 1,492 = 1,044 \text{ cruzeiros}$$

Por outro lado, um litro de gasolina importada, cujo ágio é de Cr\$ 70,00 pagará:

$$(70 + 20,517) \times 0,02861 = 2,590 \text{ cruzeiros.}$$

Haverá, pois, uma diferença de:  $2,590 - 1,044 = 1,546$  cruzeiros por litro de gasolina.

Assim, as refinarias nacionais, para venderem na praça a gasolina pelo mesmo preço da importada, deverão recolher cerca de Cr\$ 1,50 por litro.

O mesmo sucede com os óleos lubrificantes, querosene, etc. Atendendo-se a que a produção de gasolina brasileira com as refinarias existentes está estimada em cerca de .....

1.600.000.000 de litros, a importância a recolher no fim de um ano é apreciável.

O cálculo exato da diferença de preços, bem como das quantidades produzidas, deve ser efetuado pelo Conselho Nacional do Petróleo, que é o órgão fiscalizador por excelência. Por isso o artigo do projeto de lei proposto determina que esse órgão forneça ao DNER todos os elementos para o devido controle.

A receita referida não tem ainda um destino legal, pois que não é evidentemente, saldo de ágio. Aliás, confirmando essa alegação, pode ser lembrado que, quando o Ministro da Fazenda, Dr. Eugênio Gudim, compareceu à Câmara para esciar as razões pelas quais tinha feito as alterações nos ágios do petróleo e seus derivados, o signatário fez-lhe por escrito a seguinte pergunta, para a qual chamo a especial atenção do Ministro:

"Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada — 70 — e o óleo cru — 35 — haverá uma diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em .... 1.600.000.000 de litros, essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00 por ano".

Que autorização do Congresso possui o Sr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços?"

A essa pergunta, clara e precisa, o Ministro da Fazenda respondeu de modo completamente diverso despitando, porque não tinha a referida autorização do Congresso, como de fato não tem. Impõe-se, por conseguinte, que o Legislativo dê o destino a essa nova receita, que não estava, nem podia estar, prevista no orçamento. É justamente o que se pretende fazer com o presente diploma legal.

Como a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados vai encarecer o transporte rodoviário, nada mais aconselhável que se destine essa nova receita a baratear esse mesmo transporte, ou seja, para pavimentar as estradas de maior tráfego, uma vez que a pavimentação de uma rodovia reduz o frete em cerca de 50%, como já está provado pela teoria e pela prática. Há, assim, até certo ponto, uma compensação.

O art. 3.º estabelece claramente a obrigação da receita ser integralmente aplicada na pavimentação.

Finalmente, a fim de que houvesse uma distribuição equitativa entre todos os Estados do Brasil e não ficasse a pavimentação reduzida somente as rodovias tronco de maior tráfego que só atravessam algumas unidades da Federação, o projeto previu um rateio idêntico ao do Fundo Rodoviário. Dessa forma, Estados como o Amazonas, Pará, Mato Grosso, Goiás, Maranhão Piauí onde o volume de tráfego não se compara com o existente em São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais e terão também a oportunidade, muito justa, de começar a pavimentação das suas estradas mais tráfegadas.

Cumpra ainda salientar que o Brasil deverá produzir cerca de 100.000 toneladas de asfalto em 1956, conforme fábrica que se está montando. A promulgação da presente lei garante um mercado interno consumidor dessa produção, que é preciso incentivar para o progresso do país.

Nessas condições, em face das razões acima expostas, espera-se que o Congresso aprove a presente proposição com a máxima urgência.

Sala das Sessões, em 1955. — Saturnino Braga.

## PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

### RELATÓRIO

Projeto n.º 189-55 — Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do Petróleo fabricados no Brasil e os importados, da autoria do Sr. Deputado Saturnino Braga.

Justificando o projeto o seu autor declara: "Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados. Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos do petróleo refinados no Brasil e os importados."

Por ocasião do comparecimento do então Ministro da Fazenda, o eminente Senhor Eugênio Gudín, o autor do projeto fez-lhe, por escrito, a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro: "Em virtude da diferença de ágios

entre a gasolina importada Cr\$ 70,00 e o óleo cru — Cr\$ 35,00, haverá diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em .... 1.600.000.000 de litros essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00, por ano. Que autorização do Congresso possuímos o Sr. Ministro para dispôr dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços? A essa pergunta o Senhor Ministro deu a seguinte resposta: "Finalmente, Senhor Presidente, pergunta o Deputado Saturnino Braga como o Governo pode decretar um ágio de 35 para óleo bruto e de 70 para o produto refinado, e cobrar das refinarias depois uma diferença. Pergunta, ainda, a que título. S. Ex.ª talvez não esteja bastante informado e não conheça bem o regime adotado pelo Conselho Nacional de Petróleo para as refinarias nacionais. O ágio de 35 que se cobra das refinarias nacionais, ao receberem o óleo bruto, é uma prestação sobre o total que elas vão pagar, total que se compõe daqueles 35 primitivamente pagos por ocasião do recebimento do óleo bruto mais uma percentagem correspondente a gasolina, óleo Diesel e óleo combustível, relativos ao coeficiente de produção das refinarias, multiplicado pelos respectivos ágios de tabela feita pelo Conselho Nacional de Petróleo. Assim, o ágio das refinarias nacionais é cobrado apenas em duas prestações, das quais, uma de 35, como primeira prestação ao receberem elas óleo bruto, e, a segunda correspondente às percentagens de produção de gasolina, diesel, óleo combustível, etc., conforme a capacidade de cada refinaria, multiplicada pelos ágios correspondentes a cada uma dessas classificações."

O Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito, que havia estabelecido por dólar o ágio de Cr\$ 70,00 para a gasolina e Cr\$ 35,00 para o óleo bruto, em sessão de 22 de março do corrente ano, objetivando evitar que as refinarias de petróleo, estabelecidas no País, auferissem excessos de lucro em virtude de adquirirem sua matéria prima-óleo bruto mediante o pagamento de ágio de .... Cr\$ 35,00 por dólar, apenas, e venderem os produtos resultantes da refinação por preços de média global muito mais alta, resolveu autorizar a elevação da sobretaxa cobrada em

tais casos, estabelecendo passasse a mesma a ser determinada pela soma dos produtos do ágio de cada derivado de petróleo pela percentagem de fabricação correspondente. Assim, o ágio sobre o petróleo bruto foi estabelecido da seguinte maneira:

Óleo Combustível .....	15
Óleo Diesel .....	15
Gás liquefeito do petróleo .....	15
Óleos lubrificantes .....	35
Signal Oil .....	35
Querozene .....	15
Gasolina de Aviação .....	25
Basolina comum .....	35
Gasolina "Premium" .....	150

Estabeleceu mais que o ágio sobre o óleo bruto poderá ser dividido em duas parcelas, a primeira, cujo pagamento se fará a vista, representada pelo ágio antigamente cobrado sobre o material em aprêço, ou seja, antes das bases aprovadas em sessão daquêle Conselho de 17 de janeiro do corrente ano; e a segunda, parte restante, a ser liquidada 60 dias após a emissão da respectiva promessa de venda de câmbio.

PARECER

Esses esclarecimentos evidenciam que o projeto em causa merece, pela sua natureza, um exame cuidadoso da douta Comissão de Finanças, principalmente tendo em vista os dados colhidos na Superintendência da Moeda e Crédito, cujo Conselho, em acertada decisão, estabeleceu percentagem segundo cada produto das refinarias nacionais. Entendendo que o projeto original terá que ter um substitutivo desta Comissão, para melhor enquadramento na técnica adotada pelo citado Conselho, o relator tem a honra de apresentar êsse substitutivo ao exame da Comissão.

Sou de parecer que a legislação deverá ser feita com muita cautela, de modo a que se não vá estabelecer, de forma definitiva, o sistema de cobrança de ágios sobre as moedas fortes, porquanto êsse sistema, adotado pelo eminente Sr. Oswaldo Aranha quando Ministro da Fazenda e seguido pelos seus ilustres sucessores, tem sofrido críticas e restrições de muitos dos nossos estudiosos em matéria de câmbio. E' um sistema que depende da orientação que lhe fôr dada pelos titulares da Fazenda, que ate poderão entender por bem abandoná-lo.

O projeto merece, realmente, tôda a nossa atenção, não só porque, com a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados, irá, fatalmente, encarecer o transporte rodoviário, que é, no nosso País, o mais procurado e o mais empregado na circulação das nossas riquezas, como também porque a providência apontada, isto é, o emprêgo da sobretaxa cobrada na gasolina e outros produtos de refinação nacional na pavimentação das nossas estradas, acarretará redução no frete dêsses transportes, como já está suficientemente provado, pela teoria e pela prática, havendo, assim, até certo ponto, uma compensação, conforme foi, aliás, acentuado pelo autor do projeto relatado.

SUBSTITUTIVO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As sobretaxas que forem cobradas pelo Governo Federal às refinarias nacionais de petróleo, após a transformação do petróleo bruto em combustíveis e lubrificantes líquidos dêle derivados, serão recolhidas diretamente pelas refinarias nacionais ao Banco do Brasil e suas agências, mediante guias de recolhimento extraídas pelo órgão fiscal competente, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1.º Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências 40% — (quarenta por cento) constituem receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constituem receita dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente, dos Estados, Distrito Federal e Territórios.

§ 2.º A receita de cada trimestre, pertencente aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalentes, nos Estados, Distrito Federal e Territórios será, no trimestre seguinte, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se o Distrito Federal e os Territórios como se Estados fôssem.

Art. 2.º O Ministério da Fazenda enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cópia das guias de recolhimento referidas no artigo 1.º, bem como a relação das produções de combus-

tíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo, provenientes das refinarias nacionais, acompanhadas do cálculo das sobretaxas.

Art. 3.º O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado, exclusivamente, em pavimentação de estradas de roragem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destina ao mesmo fim.

Parágrafo único. O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, no ano anterior, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4.º O Poder Executivo, dentro de 30 dias após a publicação desta lei, promoverá sua regulamentação e

baixará as instruções necessárias ao seu integral cumprimento.

Art. 5.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças, na reunião de sua Turma "B", realizada em 3 de junho de 1955, aprovou, por unanimidade, o substitutivo oferecido pelo Relator ao projeto, votando os Senhores Deputados Nelson Omegna — Presidente, Mário Gomes, Relator, Odilon Braga, Saturnino Braga, Lopo Coelho, José Afonso, Nelson Monteiro, José Fragelli, Walter Franco, Milton Brandão e Pereira da Silva.

Sala "Antônio Carlos", em 3 de junho de 1955. — *Odilon Braga*, Presidente em exercício; — *Mário Gomes*, Relator.

A obra que os fundadores da IBROL acabam de realizar com a conclusão das instalações ora visitadas é digna de todo apoio e incentivo. A recuperação de óleos lubrificantes representará sem dúvida, um fator a ser ponderado e um passo avante na industrialização necessária ao desenvolvimento nacional. Quer pela técnica e apuro das suas instalações, quer pelo espírito de iniciativa e capacidade de trabalho dos seus diretores e técnicos, a IBROL poderá desempenhar no setor econômico dos derivados de petróleo e particularmente no de lubrificantes função de grande interesse.

PLINIO CONTANHADE - Presidente do Conselho Nacional do Petróleo.

Estou convencido da eficiência técnica do equipamento e do elevado espírito de Brasília que presidiu a implantação dessa indústria entre nós. A re-refinação de óleos lubrificantes representa, não só um aspecto econômico de alto interesse para o País pela economia de divisas por ela acarretada como também um fator ponderável para a Segurança Nacional, em virtude de se derivados serem até aqui, de procedência estrangeira.

Professor LEOPOLDO MIGUEZ DE NELLO - Consultor Técnico do Conselho Nacional do Petróleo.

Da visita as modelares instalações da IBROL traz-se a confortadora certeza do muito que pode ser feito pela iniciativa particular para a recuperação dos óleos lubrificantes, que pela sua qualidade nada deixou a desejar.

PETRONIO BARCELLOS - "PETROBRAS"

Visitei com oficiais da Diretoria da Motomecanização do Exército à IBROL em suas instalações em Duque de Caxias. Recolhemos a impressão da sua elevada utilidade e eficiência.

General HONORATO PRADEL - Diretor da Motomecanização.

A visita que tivemos a oportunidade de fazer à IBROL é confortadora, pois que trás-nos a convicção de que há brasileiros com vontade e competência para resalvar os grandes problemas nacionais. A IBROL é uma das organizações que nos dão confiança de um prospero futuro para o Brasil.

General RODRIGO MAURICIO - Diretor da Escola Técnica do Exército.

Mas foi, sobretudo, motivo de júbilo patriótico pela verificação do que pode realizar, sem alardes, nossa iniciativa privada, para o desenvolvimento de um setor crucial de nossa economia. Formado sinceros votos para que essa nova indústria rapidamente se consolida e desenvolva, de forma a garantir-nos em casualidade de perturbação de nossas importações, um suprimento mínimo indispensável e por prazo razoável de lubrificantes minerais.

General JUAREZ TAVORA.

Foram gratas as impressões que recolhi na visita à IBROL, onde técnicos patricios e diligentes operários dão o melhor do seu esforço a um empreendimento de tanta significação para a economia brasileira.

Major BRIGADEIRA EDUARDO GOMES.

Senti grande satisfação e orgulho quando da oportunidade de apreciar as instalações da IBROL, em Duque de Caxias.

Satisfação, porque essa organização possibilita a recuperação de óleos utilizados, o que vem representar, para nós brasileiros, maior independência em relação aos derivados de petróleo, aliada a indiscutível economia de divisas.

Orgulho, por ver que ainda existe um grupo de patricios que, apesar das dificuldades encontradas para atingir seus objetivos, não esmorece e prossegue até ver-se coroados de êxito, principalmente quando sejam de real interesse para a nação.

Almirante CICERO DE FREITAS MAURILIO - Diretor Geral da Engenharia da Marinha.

É com o mais vivo sentimento de brasilidade que vejo na IBROL uma afirmação da nossa capacidade de realização em empregos pioneiros e altamente especializados.

Acaba de dotar o nosso País de uma indústria de notável valor econômico e indisfarçável importância para a segurança nacional.

Brigadeiro J. ARARIPE MACEDO - Diretor da Engenharia da Aeronautica.

Interessando-me, vivamente, pelo emprego dos nossos combustíveis e lubrificantes, evitando assim o enorme desvio de divisas que fazemos anualmente, nun crescendo de alarmar, visitei as instalações construídas pela INDUSTRIA BRASILEIRA DE REGENERAÇÃO DE ÓLEOS S/A., no Estado do Rio de Janeiro, próxima à estrada de rodagem - Rio - Petropolis.

Trata-se de uma moderna refinaria, muito bem projetada e executada com todo esmero, dando uma forte impressão a todos os que já tiveram a sorte de conhece-la.

No desenvolvimento, mais ou menos tumultuoso, do nosso parque industrial deparamos, com frequencia, empreendimentos que remotamente atendem ao interesse nacional; outros, lançados prematuramente, e que só poderão manter-se através de lamentáveis artificios - felizmente, ao lado de casos taes, observa-se o nascer de industrias de alta significação para o nosso País, merecedora de todo o orgulho e simpatia.

Entre estas está, inegavelmente, a tarefa a que se obrigou a IBROL - a regeneração dos óleos lubrificantes aproveitando uma riqueza que seria perdida e conseguindo, do mesmo passo, uma apreciavel economia nos nossos pagamentos no exterior.

Bem sentimos que no setor onde vai agir a IBROL a luta será ardua, mas, o seu programa está certo e si for compreendida nos seus esforços, gozará em breves dias de apoio e amparo que lhe vão assegurar o amplo desenvolvimento de suas altas finalidades.

FERNANDO MARTINS FERREIRA DE SOUZA - Presidente do Conselho Rodoviario Nacional.

É um empreendimento de grande e indispensavel utilidade para a Industria Nacional que merece o apoio e cooperação de todos os brasileiros. Antes de tudo é uma iniciativa de grande interesse para as classes armadas, não só economica como logistica.

Capitão de Corveta - ARTHUR HERMANY - Diretoria da Engenharia da Marinha.

O prazer que tive em visita vossas instalações foi de sentir que entre nós existem indústrias nacionais com capacidade técnicas capaz de darem ao Brasil produtos que rivalizam com os melhores produtos estrangeiros, não faltando em suas instalações os recursos para atingirem os melhores resultados.

Engenheiro - IRINEU LEITE DE FREITAS - Chefe do Departamento de Combustíveis e Lubrificantes da E. de Ferro Central do Brasil.

Levo ótima impressão das instalações da IBRO, que pelas suas condições de produção merece que as nossas altas autoridades dediquem uma pequena parcela de seu trabalho em estimular essa obra de real valor para a economia do país.

Major - PEDRO AUGUSTO VALENTE DO COUTO - Chefe do Departamento de Suprimento de Combustíveis e Lubrificante da Diretoria de Material da F.A.B.

Como membro da Conversão Permanente de Material e Pesquisas Militares do Estado Maior das Forças Armadas, tive a grata oportunidade de visitar as instalações da IBRO, que constitui, indubitavelmente, uma indústria de alto interesse para a economia nacional, e cujo valor para as Forças Armadas é de mais alta significação.

Cumpre, pois, que sejam estimulados empreendimentos como este, organizado em bases técnicas avançadas, como capitais exclusivamente nacionais e objetivando concorrer para a solução de um dos aspectos do problema nacional do petróleo.

Como brasileiro, sinto-me no dever de difundir informar sobre o valor desta iniciativa, que me parece deve ser por todos nós apoiada, em defesa de nossos próprios interesses.

Major - ALDEBER DE QUEIRÓS - Estado Maior das Forças Armadas

Foi com a melhor impressão que deixei, hoje, as instalações da IBRO, na visita que realizei a convite de seu Diretor Presidente.

Vejo com satisfação que indústrias brasileiras encarar os problemas econômicos do país com denodo e entusiasmo.

Julgo, pois, que todos nós brasileiros, devemos dar o nosso apoio a essa iniciativa que vem reduzir as despesas com a aquisição de óleos no estrangeiro.

Almirante de Esquadra - SALALINO CORELHO - Chefe do Estado Maior da Armada.

Da visita que fizemos à Usina de regeneração de Óleos lubrificantes, de propriedade de IBRO, trouxemos uma forte dose de sadio entusiasmo.

Iniciativa como esta, renovando o anojado pioneirismo da nossa história econômica, cumprenos uma elevada missão de cunho nitidamente patriótico, aparelhando o nosso parque industrial de um órgão de tão alta valia e, com ele, fortalecendo o nosso poder econômico de elementos indispensáveis ao progresso e a segurança nacionais.

General - DELSO DA FONSECA - Diretor da D. E. P. T. (Diretoria de Estudos e Pesquisas Tecnológicas do Exército).

A simplicidade e eficiência das operações aliadas do entusiasmo dos dirigentes, técnicos e operários, na contribuição que seu fecundo trabalho, utilizando uma matéria prima até então inaproveitada, traz à economia nacional, atestam a marcha vitoriosa de um empreendimento industrial. Contribui-se, assim, a iniciativa privada, num setor vital para a vida econômica do país aliviando a carencia de divisas e criando riquezas de que tanto precisa o Brasil para melhoria de Condições de vida de seu povo.

Coronel JURACY MAGALHÃES - "Presidente da Petrobras"

RELATORIO

Foi apresentado, em plenário, pelo nobre Deputado Saturnino Braga um projeto que manda aplicar, nos serviços de pavimentação rodoviária, a rec<sup>ta</sup> decorrente da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes li<sup>quidos</sup> derivados de petróleo importados e o de iguais produtos de fabrico nacional.

Sobre os meios de calculo da diferença apontada já se manifestára em oficio de 23 de março ultimo ao Conselho do Petróleo, a Superintendencia da Moeda e do C<sup>r</sup>edito, tendo em vista apenas evitar que as refinarias au<sup>fira</sup> lucros excessivos e quanto á sua distribuição, entre a União e os Estados, equiparados a estes o Distrito Federal e os Territorios, são expressas as di<sup>posições</sup> da proposição em causa, aliás de data posterior.

Os beneficios que, em principio, advirão dessa iniciativa ao pais quase não demandam maior explanação, pois que os realça uma experiencia uni<sup>versal</sup>.

Com efeito, são aproximadamente 130 milhões de toneladas de merca<sup>dorias</sup> que, nos doze meses do ano, passam das fontes de produção para os cen<sup>tros</sup> consumidores, através do transporte rodoviario e dêle unicamente dispõe<sup>nas</sup> suas trocas, a grande maioria dos nucleos demograficos em territorio bra<sup>sileiro</sup>.

Entretanto, não é só a preponderancia desse tipo de viação, que t<sup>to</sup> surpreende, senão ainda e sobretudo o rapido desgaste que, nas estradas atuais, sofrem os veiculos cuja retirada anual do trafego se verifica numa e<sup>cala</sup> de 15%, sem embargo da constante e avultada importação de peças sobress<sup>lentes</sup>.

Praticamente, sem vias de rodagem consolidadas, porquanto em 1953 não excediam de 2.413 quilometros, o que daí resulta é a tormentosa delonga<sup>nas</sup> viagens, a duração minima das unidades em trafego, a incessante elevação

dos fretes e o encarecimento geral das utilidades.

Resolvida que seja a pavimentação de suas estradas, a exemplo de que habitualmente já realizam outros países, terá o Brasil encetado, a conta de crescente economia de divisas, uma cruzada revolucionaria, ao serviço da produção, do intercambio e do consumo nacionais.

Não vai nisso qualquer exagero. Bastará advertir que a operação do transporte terá seu custo reduzido de metade e suas tarifas em igual proporção, graças ao menor consumo de combustível, que tanto o demonstrou, em publicação recente, a Associação Rodoviaria do Brasil.

Uma ocorrência dessa envergadura será positivamente auspiciosa em país onde, como o disse em discurso de posse o atual titular da Viação e Obras Publicas, "a quase totalidade dos problemas economicos se prende á circulação".

Sem transportes rapidos e economicos não se conseguirá, entre n expandir e fortalecer os mercados internos, de sorte a aumentar sua capacidade de absorção *e de escoamento, assim como* abrir a concorrência as perspectivas mais animadoras.

Tais os resultados que, feitas as devidas modificações, se esperam da execução do Projeto Saturnino Braga, enquanto perdurar o sistema dos agios e a receita em apreço tiver a aplicação prevista.

#### P A R E C E R

As razões que servem de esteio ao Projeto de Lei nº 189/55 não reclamam maior esforço. Efetivamente, os recursos, aos quais alude, provirão da diferença entre o preço dos combustiveis e lubrificantes liquidos, derivados do petroleo e fabricados no Brasil e o desses artigos importados. Já quanto a seu emprego ficará êle restrito á pavimentação de estradas de rodagem - o que trará consideravel economia ás operações do transporte e redução igualmente apreciavel nas suas tarifas.

O montante da receita será distribuido, nos prazos e segundo as

condições mais convenientes, entre o Departamento Nacional e os órgãos equivalentes nos Estados, Distrito Federal e Territórios.

Em vista do sistema de cobrança de agios sobre as moedas fortes a Comissão de Finanças ofereceu um substitutivo, que teve a unanimidade dos votos, entre os quais o do ilustre autor do Projeto.

Mas, em que pese a seus proponentes, a questão que, primeiro, releva ponderar, é a disciplina da Lei nº 2.145 de 29 de dezembro de 1953, pois que estabelece, em ordem de prioridade, a aplicação das sobretaxas de cambio.

Enquanto subsistirem suas disposições, nos termos vigentes, o projeto não terá acolhimento legal e daí a necessidade de alterar, antes que tudo, o disposto no inciso II do § 2º do artigo 9º daquela lei, que concerne às operações cambiais realizadas por conta do Tesouro Nacional, em vias de ~~fixação~~ regularização.

Consistirá a solução, portanto, em incorporar a seu texto, sem prejuízo dessa liquidação, a aplicação de 30% das sobretaxas, arrecadadas pela importação de petróleo e seus derivados, à pavimentação de estradas de rodagem.

A determinação da receita pela diferença entre os preços, posto em relevo pelo projeto, demandaria uma serie de calculos naturalmente complexos. Mais facil será, sem duvida, a fixação proporcional da quota devida, tendo em conta o total das sobretaxas cambiais da importação de combustiveis e lubrificantes líquidos, originarios do petróleo.

Nesse sentido opinaram as tecnicos, ouvidos pelo relator, que apresenta, assim, o substitutivo anexo, estribado em dados menos contingentes e a salvo de objeções de ordem legal.

É o nosso parecer.

Sala Carlos Peixoto, 28 de junho de 1955

*Edgar Schneider*  
.....relator  
Edgar Schneider

SUBSTITUTIVO

Art. 1º - O artigo 9º e seus §§ 2º, inciso II, 5º e 6º da Lei 2.145 de 29 de dezembro de 1953, sem prejuízo do atual § 6º que muda apenas na ordem de numeração, ficam redigidos do modo seguinte:

"Art. 9º - .....

"§ 2º - .....

"II - á pavimentação de estradas de rodagem, em proporção 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcela pela importação de petroleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas antes desta lei por conta do Tesouro Nacional".

"§ 5º - O produto de 30% (trinta por cento), previsto no inciso II deste artigo, será depositado, <sup>pela União</sup> no Banco do Brasil S. A., em conta especial ~~pela União~~, que dêle entregará, ao termo de cada trimestre, 40% (quarenta por cento) ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente dos Estados, Distrito Federal e Territorios, observados os coeficientes adotados, no trimestre correspondente, pelo Fundo Rodoviario Nacional".

"§ 6º - <sup>Reservado,</sup> ~~Exceto~~ o disposto no § anterior, o produto que fôr destinado ao <sup>funcionamento</sup> ~~funcionamento~~ <sup>previsto</sup> ~~nas demais~~ neste artigo será aplicado por meio da Carteira de Credito Agricola e Industrial do Banco do Brasil S. A., qual incumbirá utilizar os depósitos feitos com esse destino, pela União, em conta especial, no aludido estabelecimento de credito, mediante os suprimentos autorizados pelo Conselho da Superintendencia da Moeda e do Credito, por cada exercicio financeiro".

Art. 2º - A receita decorrente da alteração, referida no artigo anterior, será aplicada, exclusivamente, em pavimentação de estradas de rodagem, sem dependencia de outros recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinam ao mesmo fim.

Paragrafo unico - Para efeitos de pavimentação, a prioridade de

trechos de estradas de rodagem obedecerá ao volume de trafego, que se houver registrado, nas rodovias de cada região do país, ao longo do ano precedente

Art. 3º - A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita a prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Art. 4º - Dentro de trinta dias da data da publicação da presente lei, o Poder Executivo baixará o seu regulamento e as instruções que reputar necessárias.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrario.

COMISSÃO DE FINANÇASPROJETO Nº 189/55RELATOR : MÁRIO GOMESRELATÓRIO

Projeto nº 189/55 - Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do Petróleo fabricados no Brasil e os importados, da autoria do Snr. Deputado Saturnino Braga.

Justificando o projeto o seu autor declara : "Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados. Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos do petróleo refinados no Brasil e os importados."

Por ocasião do comparecimento do então Ministro da Fazenda, o eminente Senhor Eugênio Gudin, o autor do projeto fêz-lhe, por escrito, a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro: "Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada - Cr\$ 70,00 e o óleo cru - Cr\$ 35,00, haverá diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em 1.600.000.000 de litros essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00, por ano. Qua autorização do Congresso possui o Snr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços ?" A essa pergunta o Senhor Ministro deu a seguinte resposta : "Finalmente, Senhor Presidente, pergunta o Deputado Saturnino Braga como o Govêrno pode decretar um ágio de 35 para óleo bruto e de 70 para o produto refinado, e cobrar das refinarias depois uma diferença. Pergunta, ainda, a que título. S. Exa. talvez não esteja bastante informado e não conheça bem o regime adotado pelo Conselho Nacional de Petróleo para as refinarias nacionais. O ágio de 35 que se cobra das refinarias nacionais, ao receberem o óleo bruto, é uma prestação



sôbre o total que elas vão pagar, total que se compõe daqueles 35 primitivamente pagos por ocasião do recebimento do óleo bruto mais uma percentagem correspondente a gasolina, óleo Diesel e óleo combustível, relativos ao coeficiente de produção das refinarias, multiplicado pelos respectivos ágios da tabela feita pelo Conselho Nacional de Petróleo. Assim, o ágio das refinarias nacionais é cobrado apenas em duas prestações, das quais, uma de 35, como primeira prestação ao receberem elas óleo bruto, e, a segunda correspondente às percentagens de produção de gasolina, diesel, óleo combustível, etc., conforme a capacidade de cada refinaria, multiplicada pelos ágios correspondentes a cada uma dessas classificações."

O Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito, que havia estabelecido por dólar o ágio de Cr\$ 70,00 para a gasolina e Cr\$35,00 para o óleo bruto, em sessão de 22 de março do corrente ano, objetivando evitar que as refinarias de petróleo, estabelecidas no País, auferissem excessos de lucro em virtude de adquirirem sua matéria prima-óleo bruto - mediante o pagamento do ágio de Cr\$ 35,00 por dólar, apenas, e venderem os produtos resultantes da refinação por preços de média global muito mais alta, resolveu autorizar a elevação da sobretaxa cobrada em tais casos, estabelecendo passasse a mesma a ser determinada pela soma dos produtos do ágio de cada derivado de petróleo pela percentagem de fabricação correspondente. Assim, o ágio sôbre o petróleo bruto foi estabelecido da seguinte maneira :

Óleo Combustível	-	15
Óleo Diesel	-	15
Gás liquefeito do petróleo	-	15
Óleos lubrificantes	-	35
Signal Oil	-	35
Querozene	-	15
Gasolina de Aviação	-	25
Gasolina comum	-	35
Gasolina "Premium"	-	150



Estabeleceu mais que o ágio sôbre o óleo bruto poderá ser dividido em duas parcelas, a primeira, cujo pagamento se fará a vista, representada pelo ágio antigamente cobrado sôbre o material em aprêço, ou seja, antes das bases aprovadas em sessão daquele Conselho de 17 de janeiro do corrente ano; e a segunda, parte restante, a ser liquidada 60 dias após a emissão da respectiva promessa de venda de câmbio.

PARECER

Esses esclarecimentos evidenciam que o projeto em casua merece, pela sua natureza, um exame cuidadoso da douta Comissão de Finanças, principalmente tendo em vista os dados colhidos na Superintendência da Moeda e Crédito, cujo Conselho, em acertada decisão, estabeleceu percentagem segundo cada produto das refinarias nacionais. Entendendo que o projeto original terá que ter um substitutivo desta Comissão, para melhor enquadramento na técnica adotada pelo citado Conselho, o relator tem a honra de apresentar êsse substitutivo ao exame da Comissão.

Sou de parecer que a legislação deverá ser feita com muita cautela, de modo a que se não vá estabelecer, de forma definitiva, o sistema de cobrança de ágios sôbre as moedas fortes, porquanto êsse sistema, adotado pelo eminente Snr. Oswaldo Aranha quando Ministro da Fazenda e seguido pelos seus ilustres sucessores, tem sofrido críticas e restrições de muitos dos nossos estudiosos em matéria de câmbio. É um sistema que depende da orientação que lhe fôr dada pelos titulares da Fazenda, que até poderão entender por bem abandoná-lo.

O projeto merece, realmente, tôda a nossa atenção, não só porque, com a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados, irá, fatalmente, encarecer o transporte rodoviário, que é, no nosso País, o mais procurado e o mais empregado na circulação das nossas riquezas, como também porque a proviência apontada, isto é, o emprêgo da sobretaxa cobrada na gasolina e outros produtos de refinação nacional na pavimentação das nossas estradas, acarretará redução no frete dêsses transportes, como já



está suficientemente provado, pela teoria e pela prática, havendo, assim, até certo ponto, uma compensação, conforme foi, aliás, acentuado pelo autor do projeto relatado.

S U B S T I T U T I V O

O Congresso Nacional decreta :

Art. 1º - As sobretaxas que forem cobradas pelo Governo Federal às refinarias nacionais de petróleo, após a transformação do petróleo bruto em combustíveis e lubrificantes líquidos dele derivados, serão recolhidas diretamente pelas refinarias nacionais ao Banco do Brasil e suas agências, mediante guias de recolhimento extraídas pelo órgão fiscal competente, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1º - Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constituem receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constituem receita dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalente, dos Estados, Distrito Federal e Territórios.

§ 2º - A receita de cada trimestre, pertencente aos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgão equivalentes, nos Estados, Distrito Federal e Territórios será, no trimestre seguinte, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se o Distrito Federal e os Territórios como se Estados fôsem.

Art. 2º - O Ministério da Fazenda enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cópia das guias de recolhimento referidas no art. 1º, bem como a relação das produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais, acompanhadas do cálculo das sobretaxas.

Art. 3º - O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado, exclusivamente, em pavimentação de estradas de rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destina ao mesmo fim.

CÂMARA DOS DEPUTADOS



Parágrafo único - O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, no ano anterior, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4º - O Poder Executivo, dentro de 30 dias após a publicação desta lei, promoverá sua regulamentação e baixará as instruções necessárias ao seu integral cumprimento.

Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.



A Comissão de Finanças, na reunião de sua Turma "B", realizada em 3/6/55, aprovou, por unanimidade, o substitutivo oferecido pelo Relator ao projeto, votando os Senhores Deputados Nelson Omega - Presidente, Mario Gomes, Relator, Odilon Braga, Saturnino Braga, Lopo Coelho, José Afonso, Nelson Monteiro, José Fragelli, Walter Franco, Milton Brandão e Pereira da Silva.

Sala "Antonio Carlos", em 3 de junho de 1955.

*Odilon Braga*

, Presidente em  
exercício

*Mario Gomes*  
, Relator

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças, na reunião de sua Turma "B", realizada em 3/6/55, aprovou, por unanimidade, o substitutivo oferecido pelo Relator ao projeto, votando os Senhores Deputados Nelson Omeña - Presidente, Mario Gomes, Relator, Odilon Braga, Saturnino Braga, Lopo Coelho, José Afonso, Nelson Monteiro, José Fragelli, Walter Franco, Milton Brandão e Pereira da Silva.

Sala "Antonio Carlos", em 3 de junho de 1955.

, Presidente

, Relator

C Ó P I A

OFÍCIO Nº 145/55-G

Rio de Janeiro, 23 de março de 1955

Senhor Presidente.

Temos o prazer de juntar ao presente cópia do ofício que, nesta data, estamos dirigindo ao Sr. Diretor da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, relativamente a decisão do Conselho desta Superintendência sobre a cobrança de ágio devido para importação de óleo bruto destinado às refinarias de petróleo nacionais.

Aproveitamos o ensejo para reiterar a V. Sa. os protestos de nossa estima e distinta consideração.

a.) Octávio Gouvêa de Bulhões  
Diretor Executivo

Ao Ilustríssimo Senhor  
DOUTOR ADROALDO JUNQUEIRA AIRES  
Presidente do Conselho Nacional do Petróleo.

C Ó P I A

OFÍCIO Nº 144/55-G

Rio de Janeiro, 23 de março de 1955

Senhor Diretor.

Comunicamos a V. Exa., para as providências que se fizerem necessárias, que o Conselho desta Superintendência, em sessão ontem realizada, objetivando evitar que as refinarias de petróleo, estabelecidas no país, auferam excessos de lucro, em virtude de adquirirem sua matéria prima — óleo bruto — mediante pagamento do ágio de Cr\$ 35,00 por dólar, apenas, e de venderem os produtos resultantes da refinação por preços de média global muito mais alta, resolveu autorizar a elevação da sobre taxa cobrada em tais casos, estabelecendo passe ela a ser determinada pela soma dos produtos do ágio de cada derivado de petróleo pela percentagem de fabricação correspondente.

2. Ou em outras palavras, para sua fixação multiplicar-se-á o ágio de cada derivado de transformação do petróleo bruto pela quota percentual respectiva de produção da refinaria; o total dos valores assim calculados será, então, o ágio sobre o óleo bruto.

3. A operação se exprimirá nos seguintes termos:

$$A_b = 15a + 15b + 15c + 35d + 35e + 35f + 25g + 70h + 150i,$$

expressão na qual

$A_b$  é o ágio sobre o petróleo bruto;

15, 15, 15, 35, 35, 35, 25, 70 e 150

Ao excelentíssimo Senhor  
DOUTOR PAULO POOCK CORRÊA  
Diretor da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil S.A.

são os ágios em cruzeiros por dólar, ou seu equivalente em outras moedas, para óleo combustível, óleo Diesel, gás liquefeito, óleos lubrificantes, signal oil, querosene, gasolina de aviação, gasolina comum e gasolina "premium", respectivamente;

- a - percentagem de óleo combustível de produção da refinaria;
- b - percentagem de óleo Diesel de produção da refinaria;
- c - percentagem de gás liquefeito de petróleo de produção da refinaria;
- d - percentagem de óleos lubrificantes de produção da refinaria;
- e - percentagem de signal oil de produção da refinaria;
- f - percentagem de querosene de produção da refinaria;
- g - percentagem de gasolina de aviação de produção da refinaria;
- h - percentagem de gasolina comum de produção da refinaria;
- i - percentagem de gasolina "premium" de produção da refinaria.

4. O valor do ágio sobre o óleo bruto poderá ser dividido em duas parcelas, a primeira, cujo pagamento se fará à vista, representada pelo ágio antigamente cobrado sobre o material em aprêço, ou seja, antes das bases aprovadas em sessão do Conselho, de 17.1.55; e a segunda, parte restante, a ser liquidada 60 (sessenta) dias após a emissão da respectiva promessa de venda de câmbio.

5. Mediante comprovação perante essa Carteira, poderá ser deduzida da última prestação a quantia paga, como ágio, pela importação dos seguintes materiais empregados no processo de refinação: catalizador, chumbo tetraetila, inibidor para gasolina, corante para gasolina.

6. Recomendou ainda o Conselho que as percentagens de produção das refinarias para os diversos produtos sejam indicadas pelo Conselho Nacional do Petróleo.

7. Estamos dando conhecimento do teor do presente ofício ao Sr. Presidente do Conselho Nacional do Petróleo.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar a V.Exa. os protestos de nossa elevada estima e distinta consideração.

a.) Octávio Gouvêa de Bulhões  
Diretor Executivo

COMISSÃO DE FINANÇAS

PROJETO Nº 189/55

RELATOR : MÁRIO GOMES

RELATÓRIO

Projeto nº 189/55 - dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do Petróleo fabricados no Brasil e os importados, da autoria do Sr. Deputado Saturnino Braga.

Justificando o projeto o seu autor declara : "Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados. Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos do petróleo refinados no Brasil e os importados."

Por ocasião do comparecimento do então Ministro da Fazenda, o eminente Senhor Eugênio Gudin, o autor do projeto fêz-lhe, por escrito, a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro: "Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada - Cr\$ 70,00 e o óleo cru - Cr\$ 35,00, haverá diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em 1.600.000.000 de litros essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00, por ano. Qua autorização do Congresso possui o Sr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços ?" A essa pergunta o Senhor Ministro deu a seguinte resposta : "Finalmente, Senhor Presidente, pergunta o Deputado Saturnino Braga como o Govôrne pode decretar um ágio de 35 para óleo bruto e de 70 para o produto refinado, e cobrar das refinarias depois uma diferença. Pergunta, ainda, a que título. S. Exa. talvez não esteja bastante informado e não conheça bem o regime adotado pelo Conselho Nacional de Petróleo para as refinarias nacionais. O ágio de 35 que se cobra das refinarias nacionais, ao receberem o óleo bruto, é uma prestação

sobre o total que elas vão pagar, total que se compõe daqueles 35 primitivamente pagos por ocasião do recebimento do óleo bruto mais uma percentagem correspondente a gasolina, óleo Diesel e óleo combustível, relativos ao coeficiente de produção das refinarias, multiplicado pelos respectivos ágio da tabela feita pelo Conselho Nacional de Petróleo. Assim, o ágio das refinarias nacionais é cobrado apenas em duas prestações, das quais, uma de 35, como primeira prestação ao receberem elas óleo bruto, e a segunda correspondente às percentagens de produção de gasolina, diesel, óleo combustível, etc., conforme a capacidade de cada refinaria, multiplicada pelos ágios correspondentes a cada uma dessas classificações."

O Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito, que havia estabelecido por dólar o ágio de Cr\$ 70,00 para a gasolina e Cr\$35,00 para o óleo bruto, em sessão de 22 de março do corrente ano, objetivando evitar que as refinarias de petróleo, estabelecidas no País, auferissem excessos de lucro em virtude de adquirirem sua matéria prima-óleo bruto - mediante o pagamento de ágio de Cr\$ 35,00 por dólar, apenas, e venderem os produtos resultantes da refinação por preços de média global muito mais alta, resolveu autorizar a elevação da sobretaxa cobrada em tais casos, estabelecendo passasse a mesma a ser determinada pela soma dos produtos do ágio de cada derivado de petróleo pela percentagem de fabricação correspondente. Assim, o ágio sobre o petróleo bruto foi estabelecido da seguinte maneira :

Óleo Combustível	-	15
Óleo Diesel	-	15
Gás Liquefeito de petróleo	-	15
Óleos lubrificantes	-	35
Signal Oil	-	35
Querozene	-	15
Gasolina de Aviação	-	25
Gasolina comum	-	35
Gasolina "Premium"	-	150

Estabeleceu mais que o ágio sobre o óleo bruto poderá ser dividido em duas parcelas, a primeira, cujo pagamento se fará a vista, representada pelo ágio antágamento cobrado sobre o material em aprêço, ou seja, antes das bases aprovadas em sessão daquele Conselho de 17 de janeiro do corrente ano; e a segunda, parterrestante, a ser liquidada 60 dias após a emissão da respectiva promessa de venda de câmbio.

#### PAROER

Esses esclarecimentos evidenciam que o projeto em casua merece, pela sua natureza, um exame cuidadoso da douta Comissão de Finanças, principalmente tendo em vista os dados colhidos na Superintendência da Moeda e Crédito, cujo Conselho, em acertada decisão, estabeleceu percentagem segundo cada produto das refinarias nacionais. Entendendo que o projeto original terá que ter um substitutivo desta Comissão, para melhor enquadramento na técnica adotada pelo citado Conselho, o relator tem a honra de apresentar esse substitutivo ao exame da Comissão.

Sou de parecer que a legislação deverá ser feita com muita cautela, de modo a que se não vá estabelecer, de forma definitiva, o sistema de cobrança de ágios sobre as moedas fortes, porquanto esse sistema, adotado pelo eminente Sr. Oswaldo Aranha quando Ministro da Fazenda e seguido pelos seus ilustres sucessores, tem sofrido críticas e restrições de muitos dos nossos estudiosos em matéria de câmbio. É um sistema que depende da orientação que lhe fôr dada pelos titulares da Fazenda, que até poderão entender por bem abandoná-lo.

O projeto merece, realmente, toda a nossa atenção, não só porque, com a elevação dos ágios de petróleo e seus derivados, irá, fatalmente, encarecer o transporte rodoviário, que é, no nosso País, o mais procurado e o mais empregado na circulação das nossas riquezas, como também porque a proviência apontada, isto é, o emprêgo da sobretaxa cobrada na gasolina e outros produtos de refinação nacional na pavimentação das nossas estradas, acarretará redução no frete desses transportes, como já

está suficientemente provado, pela teoria e pela prática, havendo, assim, até certo ponto, uma compensação, conforme foi, aliás, acentuado pelo autor do projeto relatado.



§ 1º. Para efeito de cálculo de imposto, as taxas recaem sobre o quantitativo de lucro compreendido entre os limites assinalados em cada classe da tabela.

§ 2º. Considera-se lucro tributável, para os fins deste artigo, a parte do lucro do ano base que exceder de 25% do capital social efetivamente realizado, mais as reservas e lucros em suspenso, quaisquer que sejam as designações que tiverem, desde que tributáveis pelo Imposto de Renda, em poder da pessoa jurídica.

— Ainda com relação ao artigo 1º, letra D) Art. 44, incluir como §§ 3º, letras a e b, 4º, 5º e 6º, respectivamente, os §§ 4º, letras a e b, 5º, 6º e 7º.

— Redijam-se da seguinte maneira os §§ 8º, 9º, 10 e 11 do artigo 1º, letra D) Art. 44, alterada a sua numeração:

§ 7º. Estão isentas do imposto adicional previsto neste artigo as firmas individuais e sociedades cujos lucros do ano base sejam inferiores a um milhão de cruzeiros (Cr\$ 1.000.000,00).

§ 8º. O imposto adicional não será cobrado na sua totalidade quando reduzir o lucro a menos de um milhão de cruzeiros (Cr. \$ .. Cr\$ 1.000.000,00), arrecadando-se apenas como tal o que exceder desse limite, no cálculo da respectiva taxaço.

§ 9º: O imposto adicional será demonstrado e calculado em documentos anexos à declaração do Imposto de Renda normal, a partir do exercício de 1956.

§ 10. O lançamento e a arrecadação do imposto adicional serão feitos juntamente com as cotas do imposto de renda normal.

— Ainda quanto ao artigo 1º - suprimir todo o texto das letras E) Art. 85, F) Art. 90 e G) Art. 3º, § 5º, da lei nº 1.474, de 26 de novembro de 1951, até final, onde se lê - "sétima prestação."

— Alterar, respectivamente, para art. 3º, 4º, 5º, 6º e 7º, os artigos 2º, 3º, 4º, 5º, e 6º do projeto.

— Redija-se da seguinte maneira o art. 7º, que passa a ser o 8º.

Art. 8º. O imposto adicional de que trata esta lei sofrerá, excepcionalmente, no exercício de 1956, um desconto de cinquenta por cento (50%).

— Dê-se ao art. 8º a seguinte redação, alterado o seu número para 7º.

Art. 7º. As repartições arrecadoras recolherão diretamente, em conta vinculada, ao Banco do Brasil S/A., o produto da receita do imposto adicional de que trata esta lei, o qual será aplicado pela União nos seguintes fins:

a) - financiamento de investimentos públicos reprodutivos, dando-se preferência aos transportes ferroviários, rodoviários e marítimos.

b) - financiamento de produção agrícola considerada essencial.

§ 1º. Do produto recolhido à conta vinculada prevista neste artigo será deduzida, por ordem do Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda e nas épocas próprias, a quota prevista no artigo 15, inciso VI, § 4º da Constituição Federal.

§ 2º. Os financiamentos especificados neste artigo deverão constar da proposta orçamentária anual, incluídos, discriminadamente, no orçamento de aplicação de capital.

§ 3º. O financiamento agrícola previsto na letra b do parágrafo anterior terá como objetivo precípuo o incremento de produção exportável, ainda não explorada convenientemente e desde que o seja em bases econômicas capazes de contribuir, de modo apreciável, quantitativa ou qualitativamente, para o maior intercâmbio do comércio com o exterior.

§ 4º. Fica o Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda autorizado a contratar com o Banco do Brasil S/A., por intermédio de sua Carteira de Crédito Agrícola e Industrial, ou com outros estabelecimentos idôneos e aptos à respectiva execução, os financiamentos previstos neste artigo, desde que aprovados pelo Congresso Nacional os planos de aplicação a que se refere o parágrafo 2º.

- Suprimam-se os artigos 9º e 10, substituindo-os pelos seguintes, observada a nova numeração:

Art. 8º. O Poder Executivo regulamentará a presente lei, dentro de trinta dias do início de sua vigência.

Art. 9º. As taxas de imposto adicional criado por esta lei terão por base os rendimentos obtidos no ano de 1955, cuja declaração será feita a partir de 1º de janeiro de 1956.

Art. 10. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 1º de agosto de 1955

---

Nogueira da Gama

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

A Comissão de Finanças, na reunião de sua turma "A", realizada em 17 de agosto de 1955, aprovou por unanimidade o parecer do Relator favorável às emendas e sub-emendas oferecidas ao Projeto pela Comissão de Economia, votando os Senhores Deputados: Nelson Omega - Presidente, Mário Gomes - Relator, Odilon Braga, Milton Brandão, Geraldo Mascarenhas, Lino Braun, Lopo Coelho, Cesar Prieto, Lane Freire, Edgar Schneider, e Vitorino Corrêa.

Sala "Rêgo Barros", em

, Presidente

, Relator

COMISSÃO DE ECONOMIA

Parecer da Comissão

A Comissão de Economia, pela sua turma "A":

- apreciando, em sua reunião extraordinária (nº 5), do dia 8 de agosto de 1955, as três emendas oferecidas em Plenário, em primeira discussão, ao projeto 189/55, que "Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo fabricados no Brasil e os importados";

- votando os Senhores Deputados Daniel Faraco - Presidente, Adolfo Gentil - Relator, Dias Lins, Drault Ernany, Ernesto Saboya, Luna Freire, Magalhães Melo, Napoleão Fontenelle, Sérgio Magalhães e Gabriel Hermes;

RESOLVEU, tendo em vista o parecer do Relator, Sr. Deputado Adolfo Gentil,

I - aprovar a emenda substitutiva nº 1;

II - aprovar as seguintes sub-emendas à emenda nº 1:

a) - ao artigo 4º, § 2º, acrescentar, no fim:

"no ano anterior".

b) - ao artigo 6º, § 1º, dê-se a seguinte redação:

"Os projetos de obras ou serviços baseados no art. 5º serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência da competente Secretaria dos Governos Estaduais, quando a êstes pertencer a linha férrea a ser retirada"

III - aprovar a emenda nº 2;

IV - aprovar a emenda nº 3;

V - aprovar as sub-emendas seguintes à emenda 3:

a) Dê-se a seguinte redação ao § 1º do art. 2º da lei nº

1.749, de 28 de novembro de 1952:

CÂMARA DOS DEPUTADOS

"O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto de consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador".

b) - Acrescente-se ao aludido artigo 2º da lei 1.749, <sup>de 1952</sup> o seguinte:

" § 2º - O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto".

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 8 de agosto de 1955.

\_\_\_\_\_, Presidente.  
Daniel Faraco

\_\_\_\_\_, Relator  
Adolfo Gentil

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sub-emenda à emenda 1

art 4º - § 2º

acrescentar, no fim:

"no ano anterior"

8/8/55

Adolfo Gentil

Ap: 


CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sub emenda à emenda 1

Artº 6º ~~do~~ 3º

§ 1º - redigir a parte final:  
com audiência do  
redigir o § 1º

Os projetos de obras ou serviços baseados no artº 5º serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência ~~da~~ competente Secretaria dos Portos Estaduais quando a estes pertencer a linha férrea a ser retirada.

8/8/55  
Aprovado 

Adolfo Sertil

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Reh. emenda ao em. 1

Art 3º

dizer 20% em lugar de 40%

dizer 80% " " 60%

Wielha

Revisão

SUB-EMENDA

(à emenda nº 3, ao Projeto nº 189/55).

Inclua-se onde convier:

Art. - O parágrafo primeiro (§ 1º) do artigo 2º da Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, passa a vigorar com a seguinte redação:

" O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto de consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador."


Art. - Acrescente-se ao aludido art. 2º da Lei nº 1.749, de 1952, o seguinte:

" § 2º - O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto."

Sala Carlos Peixoto Filho, em 8 de *set* de 1955.



Adolfo Gentil

*apº* 

PROJETO DE LEI Nº 189/55

RELATÓRIO

O projeto nº 189, de 1955, da autoria do Deputado Saturnino Braga, manda aplicar nos serviços de pavimentação rodoviária a receita decorrente da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleo importado e o de iguais produtos de importação.

A esse projeto foi por mim apresentado à apreciação da Comissão de Economia o substitutivo que modificava a Lei nº .... 2.145, de 29 de dezembro de 1952, aprovado em reunião de 5 de julho último, contra o voto vencido dos ilustres Deputados Daniel Faraco, Rubens Berardo e Edgar Schneider, que opinaram pela aprovação do substitutivo apresentado pelo último.

Em plenário, o projeto recebeu as emendas nº 1, apresentada pelos Deputados Saturnino Braga e pelo relator deste parecer, e as de nºs 2 e 3, de autoria do Deputado Edgar Schneider.

PARECER

A emenda nº 1 visa a melhorar o projeto, determinando mais racional aplicação da receita decorrente da alteração prevista no art. 1º; melhor especificando o roteiro a seguir-se na execução dos objetivos colimados.

A emenda nº 2 isenta do imposto único o óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de destilação, refinação e filtração, estendendo a isenção às indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes, com instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo.

A emenda é justa e oportuna, de vez que a nascente indústria de re-refinação de óleos precisa de amparo e estímulo, pois determinará grande economia de divisas.

Finalmente, a emenda nº 3 modifica o art. 2º da Lei nº. 1.749, de 28 de novembro de 1952, determinando que o imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, seja recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, em prazo não excedente de trinta dias, a contar de sua entrega ao primeiro comprador.

Estabelece ainda os prazos para a regulamentação do disposto no referido artigo e para o recolhimento do tributo.

A essa emenda propomos apenas a alteração do prazo previsto no parágrafo 1º, de trinta para quarenta e cinco dias, oferecendo assim a sub-emenda anexa.

Com essa pequena alteração, somos pela aprovação das emendas apresentadas, de vez que complementam e melhoram o projeto, dando-lhe a forma precisa à concretização dos seus superiores objetivos.

Sala Carlos Peixoto Filho, em 8 de agosto de 1955.



Two horizontal lines with a handwritten signature in the center.

Adolfo Gentil



SUB-EMENDA

(à emenda nº 3, ao Projeto nº 189/55).

Inclua-se onde convier:

Art. - O parágrafo primeiro (§ 1º) do artigo 2º da Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, passa a vigorar com a seguinte redação:

" O impôsto único, quando cobrado sob a forma de impôsto do consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador."

Art. - Acrescente-se ao aludido art. 2º da Lei nº 1.749, de 1952, o seguinte:

" § 2º - O Poder Executivo regulamentará, no prazo de sessenta (60) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar a satisfação do tributo pelo destinatário, na repartição arrecadadora respectiva, devendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto."

Sala Carlos Peixoto Filho, em 8 de agosto de 1955.

Adolfo Gentil

COMISSÃO DE ECONOMIAProjeto nº 189-A/1955P A R E C E R

A Lei que instituiu a Petrobrás (Petróleo Brasileiro S.A.) disciplinou, em seu art. 53, a distribuição da receita do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos, de que trata a Lei 1.749, de 28/11/52, dando 12% aos Municípios, 48% aos Estados e Distrito Federal, e distinguindo, afinal, a receita oriunda de matéria prima nacional daquela de produtos ou de matéria prima importados.

Aí foi mantido, na conformidade do texto Constitucional, o quinhão vivificador do D.N.E.R., com o qual tem podido ser realizada a política rodoviária de âmbito nacional, constituindo esse quinhão nada menos de 40% do rendimento total do tributo.

Surge agora, tramitando em regime de urgência na Câmara dos Deputados, o projeto nº 189-A/55, de autoria do ilustre Deputado Saturnino Braga e que dispõe sobre a aplicação da receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo de origem estrangeira e os produzidos em refinarias nacionais.

Não há negar a nobilitante destinação ali apontada pelo nome representante fluminense para o comprometimento dessa nova fonte de renda pública que, de direito, não estava, como não está vinculada à satisfação de compromissos de qualquer natureza.

Trata-se, aliás, de uma experiência, talvez de duração fugaz, decorrente da política cambial entre nós aplicada na gestão do Ministro Oswaldo Aranha e até hoje vigorante em caráter precário.

País de grande extensão territorial, em sua maior parte sem expressão demográfica ou econômica, mas, ainda assim, reclamando do Poder Público o estabelecimento de vias de comunicação praticáveis,



como medida acauteladora na preservação da integridade física do território nacional, por efeito de se constituírem, em grande parte, de fronteiras sêcas com nações sul-americanas; dispondo de uma rêde ferroviária criminosamente defeituosa, obsoleta e deficitária; fazendo repousar impròpriamente, na rodovia, o sustentáculo do sistema carreador de sua produção, seja aquêle de curto ou de longo percurso, seja esta de pequeno ou de grande volume e de reduzido ou de apreciável valor, por tudo isso se infere que a sorte da economia brasileira está direta e profundamente vinculada à sorte mesma do transporte rodoviário, recebendo dêste os mais sérios e profundos impactos tôda vez que nele se reflete o fenômeno altista.

Com a aplicação da nova política de ágios no mercado de recebimento do petróleo estrangeiro, o preço dêsse produto sofreu uma substancial majoração, com imediata repercussão nas tarifas rodoviárias, a tal ponto que o próprio Poder Executivo, sem elementos precisos de consulta, teve receio de exercitar êsse ato de intervencionismo no domínio econômico, praticando-o, afinal, timidamente e sem percepção exata de suas maléficas consequências.

Como tudo no Brasil, em plena vigência de uma grave crise de estrutura, os problemas de base são equacionados "ao léu da sorte", como diz um velho adágio popular, na persuasão de que, realmente, "o Brasil é muito maior do que o abismo". Maior mal não produziu a medida porque, em verdade, o transporte rodoviário no Brasil é soberbamente subsidiado por todos os governos, - Federal, Estaduais e Municipais. Enquanto nos países mais adiantados e ricos, o "pedágio" é prática normal, no Brasil estamos vivendo os seus primeiros experimentos, através do exemplo arrojado e acertado do povo paulista. Apesar disso, entre nós os veículos motorizados transitam livremente por todo o território brasileiro, mediante uma reduzida contribuição fiscal, utilizando-se não só das rodovias, quase sempre construídas com o comprometimento de apreciável volume dos recursos financeiros públi



cos, mas também da inumerável série de facilidades encontradas em sua extensão, como postos de gasolina, de socorro mecânico, bares e restaurantes, hotéis, etc. Nos grandes centros, notadamente, os motoristas não chegam a tomar conhecimento, nem por efeito de curiosidade, do alto nível de investimento que representa a infra-estrutura das obras e melhoramentos por eles utilizados.

Assim, direta ou indiretamente, toda a Nação contribui para subsidiar esse setor especializado da atividade nacional.

Seria bem avisado, pois, o Poder Público Federal, se, ao invés de dar uma destinação específica a essa apreciável renda, - cerca de dois e meio bilhões de cruzeiros - recolocasse a mesma ao alcance do produtor nacional, que, por via indireta, é o contribuinte impenitentemente convocado e onerado.

Mas tal providência reclamaria uma sistemática de difícil configuração, que resultaria, afinal, em nenhum efeito beneficiador, como de resto já ocorreu em relação aos agricultores, em cujo nome desbarataram e continuam desbaratando os vultosos saldos de ágios, resultantes de nossa política de trocas com o exterior.

Podemos, assim, comprometer as diferenças de preços referidas no projeto em exame, no interesse da melhoria do nosso sistema rodoviário. Apenas alimente a impressão de que esse subsídio deverá ser aplicado em obras de repercussão mais imediata na economia das populações interioranas, de há muito sofrendo os efeitos da evasão de suas riquezas para os centros litorâneos e, principalmente, para as grandes Capitais, que operam no "hinterland" através de verdadeiras e possantes bombas de sucção, constituídas por seu complexo e impenitente aparelho arrecadador, para imediato investimento em obras úteis e inúteis nos grandes centros populosos do País.

O Constituinte brasileiro, ao votar o Capítulo da discriminação de rendas de nossa Carta Política, retirou aos Estados o elemento básico de que necessitava para dar curso à vida autônoma e ma-



nutenção de seu necessariamente complexo e oneroso aparelho estatal, que lhe está afeto por imperativo expresso da Lei Magna.

A prática vai demonstrando, ao perpassar dos dias, a injustiça e a gravidade de tal cometimento quando, decorridos dez anos in completos de seus efeitos, nenhum Estado da Federação, sem exceção, ostenta situação financeira desafogada, mas, ao contrário disso, muitos dêles recorrem até mesmo, em caráter de apelos angustiantes de seus próprios Governantes ao recurso extremo, que constitui perigoso precedente, de pleitear intervenção federal para o atendimento de compromissos financeiros de natureza primária.

Se hoje a União Federal não interveio, por desinteressante o motivo inspirador do apêlo, amanhã ela avançará destemerosa sôbre qualquer Unidade da Federação cujo governanete, por decorrência política ou conveniência de caráter partidário, ou até mesmo de ordem pessoal, tornar-se "persona non grata" do Presidente da República.

Por fôrça do condenável e desavisado sistema de distribuição de rendas adotado na Constituição Federal vigente estamos, como é de fácil percepção, pondo em risco o bom funcionamento do regime, a paz interna e até mesmo a estabilidade das instituições, eis que de um movimento intervencionista desatento tudo isso pode ocorrer a um só tempo.

É bem de ver que, na assertiva que venho de formular, não reside qualquer parcela de pessimismo, excesso de cautela ou doentio espírito de regionalismo. Ao contrário, tais observações encontram pronta ressonância em termos expressos da Carta Constitucional, que assim prescreve:

"Art. 7 - O Governo Federal não intervirá nos Estados, salvo para:

VI - reorganizar as finanças do Estado que, sem motivo de fôrça maior, suspender, por mais de dois anos consecutivos o serviço da sua dívida externa fundada".



Ora, Estados há que dificilmente vão desbastando, ainda assim com pronunciado atraso, o serviço de pagamento da folha de seu funcionalismo público. Dêsse modo estarão sempre expostos aos danos efeitos de um crescente agravamento do problema atinente ao resgate de seus compromissos financeiros, de onde decorre a situação de permanente periculosidade que ameaça a soberania dos Estados Federados. Mesmo porque, foi de tal modo premeditada e descarada a ação do Constituinte de 1946 contra os interesses estaduais, que a estes foram fechadas tôdas as portas por onde pudessem os mesmos buscar um corretivo dentro da terapêutica legal.

Assim preceitua a Constituição Federal, em seu art. 21:

"A União e os Estados poderão decretar outros tributos além dos que lhes são atribuídos por esta Constituição, mas o imposto federal excluirá o estadual idêntico. Os Estados farão a arrecadação de tais impostos e, à medida que ela se efetuar, entregarão vinte por cento (20%) do produto à União e quarenta por cento (40%) aos Municípios onde se tiver realizado a cobrança".

E como se não bastasse esse tratamento draconiano para com os Estados, assim transformados, inclusive, em máquina arrecadadora da União e dos Municípios, sem ônus para estes, ainda surgiu, contido no art. 20, a ressalva de sentido municipalista, de salutar inspiração, não há negar, mas vigorante apenas em relação às Fazendas Estaduais, respeitados os interesses da União Nacional.

Diz o art. 20, da Constituição Federal:

"Quando a arrecadação estadual de impostos, salvo a do imposto de exportação, exceder, em Município que não seja o da capital, o total das rendas locais de qualquer natureza, o Estado dar-lhe-á anualmente trinta por cento do excesso arrecadado".



Da aplicação desse preceito resulta uma evasão de renda estadual que hoje já atinge a um bilhão de cruzeiros, assim mesmo porque, deficitárias em excesso, muitas das Unidades Federativas ainda não puderam dar-lhe aplicação efetiva.

Em relação aos Municípios, que o quadro era doloroso, a situação passou a apresentar características lisonjeiras de 1946 a esta parte, embora com tendência de declínio, em virtude do mau aparelhamento de seu sistema fiscalizador e arrecadador.

Mesmo assim, podemos registrar o seguinte índice percentual da arrecadação municipal em face da receita total de tributos operada no país:

	Receita Municipal	%
Em 1945	-	5,9%
Em 1947	3.416.588	13,2%
Em 1952	7.354.163	11,5%

As funestas consequências para os Estados, decorrentes do rigor estampado no texto disciplinador do diploma Constitucional, não tardaram em surgir, e elas estão presentes na adversidade incontrastável dos números que registramos a seguir:

Quadro comparativo dos compromissos da União e dos Estados em relação à sua dívida pública interna, no quinquênio 1947/1952:

<u>Dívida Interna Fundada</u>	<u>União</u>	<u>Estados</u>
1947	₡ 10.063.228,00	7.931.370,00
1952	10.450.213,00	14.911.099,00
<u>Dívida Flutuante</u>		
1947	7.171.573,00	7.298.492,00
1952	11.026.817,00	29.991.701,00

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil - 1953.

Na fria e insuspeita linguagem dos elementos estatísticos, o Capítulo de Finanças Públicas nos enseja divulgar essa dramática



realidade:

<u>Dívida Interna Fundada</u>	<u>União</u>	<u>Estados</u>
De 1947 para 1952	+ 0%	+ 188%
<u>Dívida Flutuante</u>		
De 1947 para 1952	+ 65%	+ 410%

Nota-se, de tudo isso, que um grave fenômeno provoca o desajustamento e o desequilíbrio da vida orçamentária dos Estados, pondo em risco sua autonomia, tumultuando seu normal funcionamento e ameaçando repercutir os seus efeitos até mesmo como ameaça de desmoronamento da Unidade Nacional, pedra angular do edifício Constitucional, no qual repousa a base do regime federativo da República Brasileira.

Por tudo isso, recomendo a aprovação <sup>do substitutivo da Comissão de Finanças</sup> do Projeto nº 189-A/55, com as seguintes emendas modificativas:

Emenda nº 1

Art. 1º

§ 1º Redija-se:

"O total depositado no Banco do Brasil e suas Agências, que constitui receita dos Estados, Distrito Federal e Territórios, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem o distribuirá aos Departamentos Estaduais ou órgãos equivalentes, observando o seguinte critério:

- 10% proporcionalmente à superfície;
- 45% " às populações;
- 45% " aos consumos".

§ 2º Suprima-se a parte final, que diz:

"... com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se os Territórios como se Estados fossem".

Emenda nº 2

Dá-se ao art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º - O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado, exclusivamente, em estradas constantes dos Planos Rodoviários dos Estados, Distrito Federal e Territórios, independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legislação vigente destine ao mesmo fim, sendo que 50% do seu total é de investimento obrigatório em obras de pavimentação".

Emenda nº 3

Ao parágrafo único do art. 3, dá-se-lhe a seguinte redação:

"O critério a ser obedecido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar, atenderá aos seguintes fatores:

- 1) volume de tráfego;
- 2) objetivo de penetração;
- 3) deslocamento no sentido da periferia para o centro, salvo no caso das zonas fronteiriças;
- 4) inter-ligação dos pontos <sup>econômicos</sup> geográficos <sup>asimétricos</sup> extremos do território;
- 5) integração dos Estados nos sistemas troncos da rede de rodoviária nacional;
- 6) localização em zona de fronteira;
- 7) ligação que envolve traçado de interesse turístico das estâncias hidro-minerais".

Sala "Carlos Peixoto Filho", em 28 de junho de 1955.

  
Uriel Alvim - Revisor.

Para ser anexado ao processo 1765



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO

N.º 189 — 1955

Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados

(Do Sr. Saturnino Braga)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As diferenças de preços, de acôrdo com o que estabelecer o Conselho Nacional de Petróleo, entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo importados e os que forem fabricados nas refinarias nacionais, serão recolhidas, semanalmente, pelas refinarias nacionais, ao Banco do Brasil e suas agências, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1.º Se até a data da promulgação desta lei, o Ministério da Fazenda houver determinado o recolhimento das diferenças de preços referidas no artigo, para aplicações diversas daquelas adiante estipuladas, ele providenciará, dentro de 30 (trinta) dias, o depósito no Banco do Brasil de toda a quantia que recolher para ser aplicada como determina esta lei. Se não procedeu ao referido recolhimento, as refinarias nacionais ficam obrigadas a efetuar os respectivos depósitos atrasados, dentro do prazo de 90 (noventa) dias.

§ 2.º Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constitui receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constitui receita dos Departamen-

tos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes, inclusive Territórios.

§ 3.º A receita pertencente aos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes será, trimestralmente, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se os Territórios como se Estados fossem.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Petróleo enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais e o cálculo das referidas diferenças de preços, entre esses produtos e os importados, de acôrdo com os âgios que vigorarem para as respectivas importações.

Art. 3.º O montante de toda receita referida nesta lei será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, independentemente de outros recursos, taxas ou impostas que a legislação vigente destine ao mesmo fim.

Parágrafo único. O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pa-

Handwritten blue ink scribbles and a large number '1765' in the top right corner.

vimentar será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4.º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em de 1955. —  
*Saturnino Braga.*

#### *Justificação*

Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferentes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados.

Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo refinado no Brasil e os importados.

Exemplificando, para o caso da gasolina, pode-se efetuar o seguinte cálculo, que, se não for exato, muito se aproxima da verdade e dá uma idéia perfeita do que ocorrerá.

Para produzir um litro de gasolina e 0,60 de óleo diesel são necessários 1,60 litros de petróleo bruto, ou seja 1,280 quilos. Com o petróleo bruto custa, no mercado internacional, 21 dólares por tonelada, o custo, em cruzeiros, de 1.280 quilos com o ágio de Cr\$ 35,00 por dólar (adotado pelo Ministério da Fazenda) será:

$$1,280 \times 0,021 \times (35,00 + 20,517) = 1,492 \text{ cruzeiros.}$$

Admitindo um rendimento de 70%, conclui-se que um litro de gasolina produzida nas refinarias nacionais pagará um ágio de.

$$0,70 \times 1,492 = 1,044 \text{ cruzeiros}$$

Por outro lado, um litro de gasolina importada, cujo ágio é de Cr\$ 70,00 pagará:

$$(70 + 20,517) \times 0,02861 = 2,590 \text{ cruzeiros.}$$

Haverá, pois, uma diferença de 2.590 — 1.044 = 1.546 cruzeiros por litro de gasolina.

Assim, as refinarias nacionais, para venderem na praça a gasolina pelo mesmo preço da importada, deverão recolher cerca de Cr\$ 1,50 por litro.

O mesmo sucede com os óleos lubrificantes, querosene, etc. Atendendo-se a que a produção de gasolina brasileira com as refinarias existentes está estimada em cerca de ..... 1.600.000.000 de litros, a importância a recolher no fim de um ano é apreciável.

O cálculo exato da diferença de preços, bem como das quantidades

produzidas, deve ser efetuado pelo Conselho Nacional do Petróleo, que é o órgão fiscalizador por excelência. Por isso o artigo do projeto de lei proposto determina que esse órgão torneça ao DNER todos os elementos para o devido controle.

A receita referida não tem ainda um destino legal, pois que não é evidentemente, saldo de ágio. Aliás, confirmando essa alegação, pode ser lembrado que, quando o Ministro da Fazenda, Dr. Eugênio Gudim, compareceu à Câmara para esclarecer as razões pelas quais tinha feito as alterações nos ágios do petróleo e seus derivados, o signatário fez-lhe por escrito a seguinte pergunta, para a qual chamo a especial atenção do Ministro:

“Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada — 70 — e o óleo cru — 35 — haverá uma diferença de preço entre a gasolina importada e a refina no Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em ..... 1.600.000.000 de litros, essa quantia monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00 por ano”.

Que autorização do Congresso possui o Sr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços?”.

A essa pergunta, clara e precisa, o Ministro da Fazenda respondeu de modo completamente diverso despitando, porque não tinha a referida autorização do Congresso, como de fato não tem. Impõe-se, por conseguinte, que o Legislativo dê o destino a essa nova receita, que não estava, nem podia estar, prevista no orçamento. É justamente o que se pretende fazer com o presente diploma legal.

Como a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados vai encarecer o transporte rodoviário, nada mais aconselhável que se destine essa nova receita a baratear esse mesmo transporte, ou seja, para pavimentar as estradas de maior tráfego, uma vez que a pavimentação de uma rodovia reduz o frete em cerca de 50%, como já está provado pela teoria e pela prática. Há, assim, até certo ponto, uma compensação.

O art. 3.º estabelece claramente a obrigação da receita ser integralmente aplicada na pavimentação.

Finalmente, a fim de que houvesse uma distribuição equitativa entre to-

dos os Estados do Brasil e não ficasse a pavimentação reduzida somente as rodovias tronco de maior tráfego que só atravessam algumas unidades da Federação, o projeto previu um rateio idêntico ao do Fundo Rodoviário. Dessa forma, Estados como o Amazonas, Pará, Mato Grosso, Goiás, Maranhão, Piauí etc. onde o volume de tráfego não se compara com o existente em São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais etc., terão também a oportunidade, muito justa, de começar a pavimentação das suas estradas mais trafegadas.

Cumpra ainda salientar que o Brasil deverá produzir cerca de 100.000 toneladas de asfalto em 1956, conforme fábrica que se está montando. A promulgação da presente lei garante um mercado interno consumidor dessa produção, que é preciso incentivar para o progresso do país.

Nessas condições, em face das razões acima expostas, espera-se que o Congresso aprove a presente proposição com a máxima urgência.

Sala das Sessões, em de 1955. —  
*Saturnino Braga.*

*27.11.55*  
*Luciano*  
*[Signature]*

DA APLICAÇÃO A RECEITA PROVENIENTE DA DIFERENÇA DE PREÇOS ENTRE OS COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES LÍQUIDOS DERIVADOS DO PETRÓLEO FABRICADOS NO BRASIL E IMPORTADOS, E ALTERA O ITEM II DO § 2.º E O § 5.º DO ART. 9.º DA LEI N.º 2.145, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1953, E O § 1.º DO ART. 2.º DA LEI N.º 1.749, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1952, ACRESCENTANDO-LHE UM PARÁGRAFO.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º O item II do § 2.º e o § 5.º do art. 9.º da lei n.º 2.145, de 29 de dezembro de 1952, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9.º .....  
§ 2.º .....

II — à pavimentação de estradas de rodagem, em proporção de 30% (trinta por cento) das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei por conta do Tesouro Nacional.

§ 5.º O produto da arrecadação de 30% (trinta por cento), previsto no inciso II do § 2.º deste artigo, será diretamente recolhido pelo Banco do Brasil, ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico para aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários”.

Art. 2.º A receita decorrente da alteração de que trata o art. 1.º desta lei será entregue em quotas trimestrais ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico que lhe dará o seguinte destino:

a) 80% (oitenta por cento) constituirão o Fundo Nacional de Pavimentação a ser distribuído e aplicado pela forma determinada no art. 3.º desta lei.

b) 20% (vinte por cento) constituirão um Fundo Especial a ser aplicado pela forma prevista no art. 5.º desta lei.

Art. 3.º Ao Fundo Nacional de Pavimentação, a que se refere a letra a do artigo anterior, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico dará o seguinte destino:

a) 40% (quarenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

b) 60% (sessenta por cento) ficarão depositados à conta e ordem dos Departamentos de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios, como se Estados fôsem, observados os coeficientes adotados pelo Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente.

Art. 4.º O Fundo Nacional de Pavimentação será aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem, na forma do art. 2.º desta lei, sem prejuízo nem dependência de outros quaisquer recursos, impostos ou taxas que as leis vigentes destinem ao mesmo fim.

§ 1.º Os projetos para pavimentação de rodovias, que devem ser atendidos com o Fundo Nacional de Pavimentação, serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ou pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, ou órgãos equivalentes, aprovados, conforme o caso, pelo Conselho Rodoviário Nacional ou Conselhos Rodoviários Estaduais.

§ 2.º O critério a ser seguido, para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar, será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil, no ano anterior

Art. 5.º O Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2.º desta lei será exclusivamente aplicado na construção, no revestimento ou na pavimentação das estradas que se construirão ou se aproveitarão para substituir os trechos de ferrovias reconhecidamente deficitários.

Art. 6.º Concluídas as obras e as operações financeiras decorrentes do determinado no art. 5.º da presente lei, o Fundo Especial de que trata a letra b do art. 2.º desta lei será incorporado ao Fundo Nacional de Pavimentação.

Proj. N° 189-E/55 - na C.D.

" " 249/55 - no S.F.

§ 1.º Os projetos de obras ou serviços baseados no art 5.º desta lei serão elaborados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por indicação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com audiência da competente Secretaria dos Governos estaduais, quando a estes pertencer a linha férrea a ser retirada.

§ 2.º A prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas-quilômetros de linha explorada (t-km/km), dando-se preferência, em caso de valores semelhantes, à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro de acordo com os dados relativos ao ano de 1952.

§ 3.º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da vigência desta lei, os Departamentos Nacionais de Estradas de Rodagem e Estradas de Ferro, em trabalho conjunto, apresentarão ao Ministro da Viação, para que submeta aos Governos respectivos a relação dos trechos ferroviários a serem substituídos por estradas de rodagem, nos termos desta lei.

Art. 7.º O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico fica autorizado a financiar os projetos elaborados para fins de pavimentação ou substituição de trechos ferroviários, de acordo com esta lei.

Parágrafo único. Os empréstimos de que trata esta lei serão feitos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e órgãos equivalentes dos Estados, Distrito Federal e Territórios na proporção das respectivas quotas e por elas serão garantidos.

Art. 8.º A aplicação da receita, objeto desta lei, fica sujeita à prestação de contas perante o Tribunal de Contas respectivo, não prescrevendo os saldos em cada exercício.

Art. 9.º Os óleos lubrificantes, simples, compostos e emulsivos, obtidos no país pela recuperação de óleo lubrificante usado, ficam isentos do imposto único a que se refere o art. 1.º, letra b, da lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952.

§ 1.º O disposto no presente artigo só se aplica ao óleo re-refinado que tenha sofrido processo de regeneração através de sua destilação, refinação e filtragem, e cujas características e propriedades sejam as mesmas do produto novo.

§ 2.º As indústrias de re-refinação de óleos lubrificantes poderão gozar a isenção de que trata o presente artigo desde que tenham instalações aprovadas pelo Conselho Nacional do Petróleo e aí registrem o produto, com aquelas características.

§ 3.º A isenção será reconhecida pelo Ministério da Fazenda, em cada caso, à vista de solicitação da interessada e em processo onde fique comprovado o preenchimento daquelas formalidades, atestado pelo referido órgão técnico.

Art. 10. E' acrescentado ao art. 2.º da lei n.º 1.749, de 28 de novembro de 1952, um parágrafo, passando o § 1.º deste artigo a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2.º .....

“§ 1.º O imposto único, quando cobrado sob a forma de imposto do consumo, será recolhido por verba, podendo o pagamento ser efetuado após a saída do produto da fábrica vendedora, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da sua entrega ao primeiro comprador.

§ 2.º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de 60 (sessenta) dias, o disposto no parágrafo anterior, podendo autorizar o pagamento do tributo pelo destinatário na repartição arrecadadora respectiva, ce- vendo, nesse caso, ser observado o prazo máximo de 5 (cinco) dias, para o seu recolhimento, a contar da data do recebimento do produto”.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revoga- das as disposições em contrário.

Serado Federal, em 16 de dezembro de 1955.

*Caetano de Almeida*

*Trilts Cavalari*

*Euclides de Souza*

Via Via)

República dos Estados Unidos do Brasil



Câmara dos Deputados

(do Sr. Saturnino Braga)

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º .....

Vai aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados.

DESPACHO: 1ª Comissão de Finanças

1ª Comissão de Finanças em 28 de Abril de 1965

DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19 .....
- O Presidente da Comissão de .....

PROJETO N.º 589 DE 1965

# SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa: .....

Autor : .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19.....

Sancionado em ..... de ..... de 19.....

Promulgado em ..... de ..... de 19.....

Vetado em ..... de ..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19.....

Caixa: 11  
Lote: 33  
PL N.º 189/1955  
139

CÂMARA DOS DEPUTADOS



PROJETO Nº

189-1955

A IMPRIMIR

Em 19/4/1955

*A Comissão de Finanças*  
*22.4.55*  
*[Assinatura]*

Dá aplicação a receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados.

*(do Sr. Saturnino Braga)*

*O Congresso Nacional decreta:*

Art. 1º - As diferenças de preços, de acordo com o que estabelecer o Conselho Nacional de Petróleo, entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo importados e os que forem fabricados nas refinarias nacionais, serão recolhidas, semanalmente, pelas refinarias nacionais, ao Banco do Brasil e suas agências, em conta especial, à disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1º - Se, até a data da promulgação desta lei, o Ministério da Fazenda houver determinado o recolhimento das diferenças de preços referidas no artigo, para aplicações diversas daquelas adiante estipuladas, ele providenciará, dentro de 30 (trinta) dias, o depósito no Banco do Brasil de toda a quantia que recolher, para ser aplicada como determina esta lei. Se não procedeu ao referido recolhimento, as refinarias nacionais ficam obrigadas a efetuar os respectivos depósitos atrasados, dentro do prazo de 90 (noventa) dias.

§ 2º - Do total depositado no Banco do Brasil e suas agências, 40% (quarenta por cento) constitui receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e 60% (sessenta por cento) constitui receita dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes, inclusive Territórios.

§ 3º - A receita pertencente aos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem ou órgãos equivalentes será, trimestralmente, entregue aos referidos Departamentos ou órgãos, após rateio calculado com os mesmos coeficientes empregados na distribuição do Fundo Rodoviário Nacional no trimestre correspondente, computando-se os Territórios como se Estados fossem.

Art. 2º - O Conselho Nacional de Petróleo enviará, mensalmente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, as produções de combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo, provenientes das refinarias nacionais e o cálculo das referidas diferenças de preços, entre esses produtos e os importados, de



acôrdo com os ágios que vigorarem para as respectivas importações.

Art. 3º - O montante de tãda receita referida nesta lei se rá aplicado exclusivamente em pavimentação de estradas de rodagem , independentemente de outros recursos, taxas ou impostos que a legis lação vigente destine ao mesmo fim.

Parágrafo único - O critério a ser seguido para fixar a prioridade dos trechos de estradas de rodagem a pavimentar será o valor do volume de tráfego que se verificar nas diversas rodovias, em cada uma das regiões do Brasil.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publica ção, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 1/11/1955

Saturnino Braga

#### J U S T I F I C A Ç Ã O

Recentemente o Ministério da Fazenda fixou ágios diferen tes para a importação do petróleo bruto e dos produtos acabados.

Em consequência vai haver uma diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo refina do no Brasil e os importados.

Exemplificando, para o caso da gasolina, pode-se efetuar o seguinte cálculo, que, se não fôr exato, muito se aproxima da verda de e dá uma idéia perfeita do que ocorrerá:

Para produzir um litro de gasolina e 0,60 de óleo diesel são necessários 1,60 litros de petróleo bruto, ou seja 1,280 qui los. Como o petróleo bruto custa, no mercado internacional, 21 dó lares por tonelada, o custo, em cruzeiros, de 1,280 quilos com o á gio de Cr\$ 35,00 por dólar (adotado pelo Ministério da Fazenda) se-



rá:

$$1,280 \times 0,021 \times (35,00 + 20,517) = 1,492 \text{ cruzeiros.}$$

Admitindo um rendimento de 70%, conclui-se que um litro de gasolina produzida nas refinarias nacionais pagará um ágio de:

$$0,70 \times 1,492 = 1,044 \text{ cruzeiros.}$$

Por outro lado, um litro de gasolina importada, cujo ágio é de Cr\$ 70,00, pagará:

$$(70 + 20,517) \times 0,02861 = 2.590 \text{ cruzeiros.}$$

Haverá, pois, uma diferença de:  $2.590 - 1.044 = 1.546$  cruzeiros por litro de gasolina.

Assim, as refinarias nacionais, para venderem na praça a gasolina pelo mesmo preço da importada, deverão recolher cêrca de .... Cr\$ 1,50 por litro.

O mesmo sucede com os óleos lubrificantes, querosene, etc. Atendendo-se a que a produção de gasolina brasileira com as refinarias existentes está estimada em cêrca de 1.600.000.000 de litros, a importância a recolher no fim de um ano é apreciável.

O cálculo exato da diferença de preços, bem como das quantidades produzidas, deve ser efetuado pelo Conselho Nacional do Petróleo, que é o órgão fiscalizador por excelência. Por isso o artigo do projeto de lei proposto determina que esse órgão forneça ao DNER todos os elementos para o devido contrôle.

A receita referida não tem ainda um destino legal, pois que não é, evidentemente, saldo de ágio. Aliás, confirmando essa alegação, pode ser relembrado que, quando o Ministro da Fazenda, Dr. Eugênio Gudin, compareceu à Câmara para esclarecer as razões pelas quais tinha feito as alterações nos ágios do petróleo e seus derivados, o signatário fêz-lhe por escrito a seguinte pergunta, para a qual chamou a especial atenção do Ministro:

"Em virtude da diferença de ágios entre a gasolina importada - 70 - e o óleo cru - 55 - haverá uma diferença de preço entre a gasolina importada e a refinada no



Brasil de cerca de Cr\$ 1,50 por litro. Com a produção nacional avaliada em 1.600.000.000<sup>de</sup>/litros, essa quantidade monta a cerca de Cr\$ 2.400.000.000,00 por ano."

"Que autorização do Congresso possui o Sr. Ministro para dispor dessa importância, que não é ágio, mas sim diferença de preços?"

A essa pergunta, clara e precisa, o Ministro da Fazenda respondeu de modo completamente diverso, despistando, porque não tinha a referida autorização do Congresso, como de fato não tem. Impõe-se, por conseguinte, que o Legislativo dê o destino a essa nova receita, que não estava, nem podia estar, prevista no orçamento. É justamente o que se pretende fazer com o presente diploma legal.

Como a elevação dos ágios do petróleo e seus derivados vai encarecer o transporte rodoviário, nada mais aconselhável que se destine essa nova receita a baratear esse mesmo transporte, ou seja, para pavimentar as estradas de maior tráfego, uma vez que a pavimentação de uma rodovia reduz o frete em cerca de 50%, como já está provado pela teoria e pela prática. Há, assim, até certo ponto, uma compensação.

O art. 3º estabelece claramente a obrigação da receita ser integralmente aplicada na pavimentação.

Finalmente, a fim de que houvesse uma distribuição equitativa entre todos os Estados do Brasil e não ficasse a pavimentação reduzida somente às rodovias tronco de maior tráfego que só atravessam algumas unidades da Federação, o projeto previu um rateio idêntico ao do Fundo Rodoviário Nacional. Dessa forma, Estados como o Amazonas, Pará, Mato Grosso, Goiás, Maranhão, Piauí, etc..., onde o volume de tráfego não se compara com o existente em São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais, etc..., terão também a oportunidade, muito justa, de começar a pavimentação das suas estradas mais tráfegadas.

Cumpra ainda salientar que o Brasil deverá produzir cerca de 100.000 toneladas de asfalto em 1956, conforme fábrica que se está montando. A promulgação da presente lei garante um mercado interno consumidor dessa produção, que é preciso incentivar para o pro -



gresso do país.

Nessas condições, em face das razões acima expostas, espera-se que o Congresso aprove a presente proposição com a máxima urgência.

Sala das Sessões, em / /1955

*Saturnino Braga*  
Saturnino Braga

2: H. L. 11  
3:



# Câmara dos Deputados

Exmo. Sr. Presidente

Defendido  
17. VI. 55

044

*(Signature)*

Requerio a V. Excia.,  
 nos termos regimentais,  
 seja ouvida a Comissão  
 de Economia sobre o  
 conteúdo do projeto nº 189-  
 do corrente ano que  
 regulando a aplicação  
 da receita proveniente  
 da diferença de preços  
 entre os combustíveis  
 e derivados de petróleo  
 fabricados no Brasil,  
 visa influir em matéria  
 da manutenção relevância  
 para a economia  
 nacional.

S. S. em 16 de junho  
de 1955

Gualdo Lima Filho

# OBSERVAÇÕES

Lined area for handwritten observations.

DOCUMENTOS ANEXADOS:

Lined area for listing attached documents.



Nº 1592

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LEOPOLDO**

Estado do Rio Grande do Sul

São Leopoldo, 29 de julho de 1955

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Federal

INTEIRADA  
30/8/1955  
AK

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Diretoria dos Serviços Legislativos  
JUL 5 1955  
PROTOCOLO GERAL  
N.º 2934

Rio de Janeiro

Publ. 8  
d. 11

A Câmara Municipal de São Leopoldo, apoiando o ponto de vista de sua co-irmã de Pôrto Alegre, apela, a V. Excia. no sentido de ser convertido em lei, o projeto nº 189/55 de autoria do nobre deputado Saturnino de Fraga, relativo a aplicação no Fundo Rodoviário, da diferença de preço entre combustíveis refinados no estrangeiro e os no País.

Aproveitando a oportunidade que se nos oferece reafirmamos, a V. Excia., nossos sentimentos de alta estima e distinta consideração.

Antônio Augusto  
Presidente

Maria Emília de Souza  
1ª Secretária.



Estado do Rio Grande do Sul  
Câmara Municipal de  
IBIRUBÁ.

SECRETARIA

Ibirubá, 18 de julho de 1955

Ofício nº 55/106.

ASSUNTO: - Solicitando conversão em lei o projeto nº 189/55.

Exmo. Snr.

Presidente da Câmara Federal  
RIO DE JANEIRO.

Pelo presente vimos à presença de V.S. para solicitar-vos gentilmente vossa intervenção no sentido de que seja convertido em lei o projeto nº 189/55, de autoria do nobre Deputado Saturnino de Fraga.

Na expectativa de sermos atendidos por V.S., aproveitamos o ensejo para enviar-vos nossas

Atenciosas Saudações

*Edmundo Prante*  
Edmundo Prante - Presidente

*Theodoro de Abreu*  
Theodoro de Abreu - Secretário



PREFEITURA MUNICIPAL  
PRESIDENTE PRUDENTE  
ESTADO DE SÃO PAULO

INTEIRADA  
30/8/1955  
hh

N.º 651/55 P. E. N.º

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Diretoria dos Serviços Legislativos  
DEI 5 1955  
PROTOCOLO GERAL  
N.º 2917

Em 21 de Julho de 1.955

Publ.  
2.8.  
[Signature]

Exmo senhor Deputado Carlos Luz  
Dd. Presidente da Câmara dos Deputados  
Palacio Tiradentes  
Rio de Janeiro

Na qualidade de Prefeito de Presidente Prudente, interpretando o sentimento unânime da população do município, venho esclarecer a V. Excia a necessidade de ser aprovado o projeto de lei nº 189/55, conhecido como Projeto " Saturnino Braga" ora em tramitação nesse Legislativo.

Para este município, cujas estradas têm tráfego intenso, somente a pavimentação das mesmas poderá resolver o problema da sua conservação.

O projeto " Saturnino Braga" proporcionará os recursos necessários para resolver esse mágnio problema, que de resto é de todo o país. Eis porque tome a liberdade de apelar para V. Excia no sentido de ser aprovado com brevidade o projeto em causa.

Apresento a V. Excia os protestos de minha estima e elevada consideração.

[Signature]

Dr. Domingos Leonardo Ceravolo  
Prefeito Municipal.



# Prefeitura Municipal de Cruzeiro

ESTADO DE SÃO PAULO

Em 25 de Julho de 1.955.

Nº 241/55.

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Diretoria dos Serviços Legislativos  
JUL 5 1955  
PROTOCOLO GERAL  
Nº 2916

INTEIRADA  
30 / P / 1955

*Publicado*  
*20/8*  
*[Signature]*

Exmo. Sr.

Presidente da Câmara dos Deputados

RIO DE JANEIRO.

Respeitosas saudações

Atendendo ao ofício datado de 27 de Junho último, ao Exmo. Sr. Engenheiro Francisco Maia de Oliveira, solicito dessa Augusta Câmara, o apoio no sentido de ser aprovado o projeto de Lei número 109/55, de autoria do ilustre deputado SATURNINO BRAGA, dando aplicação a receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e os importados.

O Poder Executivo agradece penhoradamente a atenção de V. Excia., sobre o assunto em causa, servindo-se do feliz ensejo para reiterar os protestos de elevada estima e alta consideração.

Dr. T. Avelino de Freitas Junior  
Prefeito municipal.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
CAMARA MUNICIPAL DE CANOAS

Em 30 de setembro de 1955.

INTEIRADA  
19/10/1955  
bid Lauje

Of/nº243/55.-

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Diretoria dos Serviços Legislativos  
OUT 20 1955  
PROTOCOLO GERAL  
Nº 3513

Publ. 14.10. 189/55  
*[Signature]*

Senhor Presidente

Em atendimento a uma indicação apresentada pelo nóbre vereador Adão Miguel Arend, que recebeu aprovação unanime do plenário desta Casa, venho por meio dêste apresentar apôie ao Projeto de Lei nº189A, de 1955, de autoria de Deputado Saturnino Braga, onde é destinado 30% dos sôbre-agios, para a pavimentação das Estradas.

Apresento a V.Excia. os protestos de alto aprêço e distinta consideração.

*[Signature]*  
Dr. Jutahy Pasquali  
Presidente

Exme. Sr. Dr.

Carlos Luz

DD. Presidente da Câmara dos Deputados Federal

RIO DE JANEIRO.-

EM/LA.-

189/55

INTEIRADA

21/1/1956

*[Handwritten signature]*

16 de dezembro de 1955

1.283



Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, para os devidos fins que, nesta data, foi enviado à sanção do Excelentíssimo Senhor Vice-Presidente do Senado Federal, no exercício da Presidência da República, o Projeto de Lei de nº 189-/55, dessa Câmara e 249/55 do Senado, aprovado pelo Congresso Nacional, que dá aplicação a receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados, e altera o item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, e o § 1º do art. 2º da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha distinta consideração.

*Freitas Cavalcanti*

Freitas Cavalcanti  
2º Secretário do Senado Federal, no  
exercício do 1º

Excelentíssimo Senhor Deputado Barros Carvalho  
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados  
AVB/



C Ó P I A

OFÍCIO

PROJ. Nº 249/55

1.283

16 de dezembro de 1955

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, para os devidos fins que, nesta data, foi enviado à Sação do Excelentíssimo Senhor Vice-Presidente do Senado Federal, no exercício da Presidência da República, o Projeto de Lei de nº 189/55, desta Câmara e 249/55 do Senado, aprovado pelo Congresso Nacional, que dá aplicação a receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados de petróleos fabricados no Brasil e importados, e altera o item II de § 2º e o § 5º do art. 9º da lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, e o § 1º do art. 2º da lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha distinta consideração.

SEÇÃO DO EXPEDIENTE

*H. G. Novais*

SECRETARIA DO SENADO FEDERAL

Freitas Cavalcanti

2º Secretário do Senado Federal, no  
exercício de 1º

Excelentíssimo Senhor Deputado Barros Carvalho  
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

AVB/

