



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.996-A, DE 2015

(Do Senado Federal)

PLS nº 508/2015
Ofício nº 1.318/15 (SF)

Altera a Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, para dispor sobre prazo referente ao apoio à transferência definitiva do domínio da malha rodoviária federal para os Estados, prevista na Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. NELSON MARCHEZAN JUNIOR).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 19 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 19. É o Dnit, em apoio à transferência definitiva do domínio da malha rodoviária federal para os Estados, prevista na Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002, autorizado a utilizar, até 31 de dezembro de 2020, recursos federais para execução de obras e serviços de conservação, manutenção, recuperação, restauração, construção, sinalização e supervisão, elaboração de estudos e projetos de engenharia e tutela do uso comum das respectivas faixas de domínio, compreendendo a fiscalização, a regulação, a operação, a cobrança pelo uso da faixa e o ressarcimento por danos causados nos trechos transferidos.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 15 de setembro de 2015.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC</p>
--

LEI Nº 11.314, DE 3 DE JULHO DE 2006

Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a Lei nº 11.171,

de 2 de setembro de 2005, que dispõe sobre a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, a Lei nº 11.233, de 22 de dezembro de 2005, que institui o Plano Especial de Cargos da Cultura e a Gratificação Específica de Atividade Cultural - GEAC, cria e extingue cargos em comissão no âmbito do Poder Executivo, dispõe sobre servidores da extinta Legião Brasileira de Assistência, sobre a cessão de servidores para o DNIT e sobre controvérsia concernente à remuneração de servidores do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS, a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, que dispõe sobre os bens imóveis da União, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a Lei nº 11.046, de 27 de dezembro de 2004; a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, e da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006; e autoriza prorrogação de contratos temporários em atividades que serão assumidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 19. Fica o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, em apoio à transferência definitiva do domínio da malha rodoviária federal para os Estados, prevista na Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002, autorizado a utilizar, até 31 de dezembro de 2015, recursos federais para executar obras e serviços de conservação, manutenção, recuperação, restauração, construção, sinalização, supervisão, elaboração de estudos e projetos de engenharia, bem como a tutela do uso comum das respectivas faixas de domínio, compreendendo a fiscalização, regulação, operação, cobrança pelo uso da faixa e ressarcimento pelos danos causados nos trechos transferidos. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 600, de 28/12/2012, convertida na Lei nº 12.833, de 20/6/2013)*

§ 1º As obras e serviços de que trata este artigo poderão ser executados independente de solicitação ou da celebração de convênios com as unidades da Federação, que foram contempladas com os trechos federais previstos na Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.960, de 29/6/2009)*

§ 2º Poderá o DNIT realizar os pagamentos pelas obras e serviços efetivamente realizados até 31 de maio de 2009 em virtude da autorização prevista neste artigo com a redação que lhe foi dada pela Medida Provisória nº 452, de 24 de dezembro de 2008, cuja vigência foi encerrada em 1º de junho de 2009. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.960, de 29/6/2009)

Art. 20. O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da Rodovia de Ligação a seguir descrita:

“2.2.2.
.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA EXTENSÃO FEDERAÇÃO	(KM)	SUPERPOSIÇÃO BR/KM
488	Entroncamento com a BR-116 – Santuário de Aparecida – Entroncamento com a BR-116 Anel Viário da Basílica de Nossa Senhora Aparecida	SP	5,9	-
493	Entroncamento com a BR-101 Norte (Manilha) – Entroncamento com a BR-116 Norte (Santa Guilhermina) - BR-116 Norte – BR-040 - Entroncamento com a BR-116 Sul – Entroncamento com a BR-101 Sul - Porto de Itaguaí	RJ	128	-

.....”

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe autoriza o Poder Executivo, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, a continuar aplicando recursos federais em manutenção rodoviária nas rodovias transferidas aos Estados por força da medida Provisória nº 82, de 2002.

A Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, autorizou o DNIT a

utilizar recursos federais para executar obras e serviços nos trechos transferidos até o final daquele ano. Esse prazo veio sendo prorrogado a cada dois anos por meio de sucessivas medidas provisórias e o prazo dessa autorização expira em 31 de dezembro de 2015, prazo que o projeto pretende estender até 2025.

O projeto foi encaminhado à Câmara dos Deputados após aprovação no Senado Federal (PLS nº 508, de 2015).

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições. O projeto tramita sob regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva das Comissões (RICD, art. 24, II).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A Medida Provisória nº 82, de 07 de dezembro de 2002, é um dos maiores passivos do setor de infraestrutura, até o momento, no nosso entender, não resolvido definitivamente. Deu início a um processo de estadualização de rodovias federais, por meio da transferência de domínio aos Estados, que firmaram, com o Ministério dos Transportes, Termos de Transferência de Domínio onde se previa a efetivação completa da transferência até o mês de janeiro de 2006.

Para tanto, foi estipulado um valor de R\$130 mil por quilômetro transferido, o que incluía rodovias pavimentadas, outras apenas implantadas e, até mesmo, estradas ainda em leito natural. De acordo com a exposição de motivos da MP nº 82/02, este valor também serviria para indenizar os gastos que alguns Estados da federação brasileira empreenderam, ao longo dos anos, para realizar obras de manutenção e de melhoria nas estradas de rodagem federais.

Embora os Termos de Transferência de Domínio previssem a transferência gradual das rodovias, em quase todos os Estados – com exceção do Mato Grosso do Sul, que assumiu a gestão das rodovias – este fato não ocorreu efetivamente, até porque não foram realizados os inventários das estradas e de suas benfeitorias e acessórios, o que seria de responsabilidade da União.

Outro ponto que também contribuiu para a não efetivação das transferências foi que a determinação de quais estradas deveriam ser transferidas a cada ano ocorreu de forma unilateral, por meio de Portaria do Ministério dos Transportes. Nessas portarias ficou definido que o DNIT seria responsável pelo

levantamento dos bens acessórios e benfeitorias das rodovias, para fins de comunicação aos órgãos e entidades da Administração Pública interessados, levantamentos esses que não foram realizados em tempo hábil para as transferências.

O processo também teve falhas formais que contribuíram para impedir sua conclusão com sucesso, como a falta de determinação legal que alterasse o Plano Nacional de Viação – PNV –, retirando os trechos transferidos da relação de rodovias integrantes da malha federal, bem como a recepção legislativa das rodovias pelos Estados, por meio de alteração nos Planos Estaduais de Viação, incorporando as estradas transferidas.

Dessa forma, o que se verificou em quase todos os Estados foi o não recebimento efetivo das estradas, razão pela qual grande parte da malha entrou em acelerado processo de deterioração por todo esse período, visto que simplesmente deixaram de ser realizados até os mais básicos procedimentos de manutenção e conservação nessas vias.

O desfecho do abandono das estradas pelos Estados foi sentido por toda a sociedade e culminou com a necessidade de implementação, em 2006, do Programa de Trafegabilidade e Segurança das Estradas – PTSE –, conhecido como “Programa Tapa-Buraco”.

Depois dessa experiência negativa, o Governo Federal, por meio de sucessivas medidas provisórias, autorizou, até dezembro de 2015, os investimentos na malha estadualizada pela MP nº 82/2002. E a grande questão que emerge é a seguinte: em quanto tempo teremos um novo PTSE?

Corremos o risco concreto de experimentar uma rápida deterioração da malha. Alerto que, até o ano passado, tínhamos 22.000 km de rodovias mantidos pelo programa CREMA I, que prevê recuperação funcional da malha, e hoje contamos com pouco mais de 7.000 km cobertos. O CREMA está dando lugar à conserva e, depois da virada do ano, parte expressiva da malha estará sob responsabilidade dos Estados. Justamente no momento em que as discussões sobre o “Pacto Federativo” estão acaloradas.

Vislumbro risco concreto de não haver recursos nos Estados para a manutenção. De certa forma, seria cômodo para a União “lavar as mãos”, como Pilatos, aliviando um pouco a combalida situação fiscal. Mas é preciso estar atento às consequências. Estaremos caminhando para um apagão logístico, que

pode ser mais perigoso que o elétrico. O apagão elétrico dá sinais, provoca reações imediatas. O logístico, por sua vez, é silente, insidioso. Como o câncer, mata o paciente aos poucos.

Como bem colocou autor do projeto, Senador José Serra, as consequências da atual crise econômica comprometem severa e prolongadamente as contas públicas dos entes da federação. Os Estados envolvidos nessa transferência das estradas federais não apresentam condições fiscais de assumir as despesas para mantê-las, especialmente Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, que receberam a maior quantidade de quilômetros. Considerando os parâmetros da MP nº 82, de 2002, estima-se um custo fiscal de R\$ 4,1 bilhões para manutenção das estradas transferidas.

Também é importante considerar que o DNIT é uma autarquia federal criada para implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, contando com Know-how, principalmente no que diz respeito à manutenção estrutural. O programa CREMA, desenvolvido em parceria com o Banco Mundial, é internacionalmente conhecido e copiado. Autarquia ainda conta com programas importantes como o de sinalização e segurança – BR Legal – e o de pesagem. Esses programas poderão ser desidratados caso a proposta em análise não seja aprovada.

Do ponto de vista fiscal agregado, a medida não acarreta impacto, pois os gastos com a manutenção dessas estradas já são realizados pelo governo federal. O que se propõe é a manutenção dessa sistemática até 2025, evitando-se que esse custo recaia sobre as contas estaduais no médio prazo. Em termos econômicos, a manutenção de bons padrões de pavimento e sinalização terá forte repercussão em termos de redução de custos de produção. Não é demais lembrar que o desafio da economia brasileira é o de aumento da produtividade.

Assim, para garantir o prosseguimento da manutenção nas rodovias federais brasileiras, evitando uma reedição do programa “tapa-buraco”, somos pela **aprovação** do PL nº 2.996, de 2015.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2015.

Deputado NELSON MARCHEZAN JÚNIOR
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.996/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Nelson Marchezan Junior.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Christiane de Souza Yared, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Lázaro Botelho, Magda Mofatto, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marchezan Junior, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Roberto Britto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Jaime Martins, Jose Stédile, Julio Lopes, Juscelino Filho, Leônidas Cristino, Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Ronaldo Martins, Samuel Moreira, Sergio Vidigal, Vanderlei Macris e Wadson Ribeiro.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
