



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.786-A, DE 2005

(Do Sr. Bismarck Maia)

Estabelece a transferência direta dos recursos do Orçamento Geral da União destinados à Manutenção da Malha Rodoviária Federal para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 5837/2005, apensado (relator: DEP. ELISEU RESENDE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD);

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: 5837/2005

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os recursos do Orçamento Geral da União, inclusive aqueles originários da Cide-combustíveis, destinados à Manutenção da Malha Rodoviária Federal serão transferidos diretamente aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, para aplicação em:

- I – Sinalização Rodoviária;
- II – Operação do Sistema de Pesagem de Veículos;
- III – Restauração de Rodovias Federais;
- IV – Conservação Preventiva e Rotineira das Rodovias;
- V – Serviço de Manutenção Terceirizada de Rodovias;
- VI – Recuperação de Obras de Arte Especiais;e
- VII – Obras Rodoviárias Emergenciais.

§1º Serão aplicados segundo critérios técnicos a serem estabelecidos por grupo de trabalho integrado por representantes do Ministério dos Transportes e dos governos estaduais e municipais, levando em consideração o estado geral de conservação da malha rodoviária e seus aspectos sócio-econômicos.

§ 2º Os recursos serão repassados pela União aos Estados e ao Distrito Federal, mensalmente, até o oitavo dia útil do mês subsequente, mediante crédito específico em conta vinculada aberta para o atendimento das finalidades previstas no art. 1º desta Lei.

§ 3º Havendo situações emergenciais, o disposto no §1º desse artigo será revisto para atendimento prioritário das obras rodoviárias emergenciais a que se referem o inciso VII de que trata este artigo.

Art. 2º Os governos estaduais e municipais efetuarão anualmente a prestação de contas relativos aos recursos transferidos e aplicados, na forma desta Lei, até o dia 28 de fevereiro do ano subsequente ao exercício financeiro em que ocorreram os repasses.

Art. 3º Aplica-se no que couber a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, com as alterações efetuadas pelas Leis nºs 10.636, de 30/12/2002 e 10.866, de 24/05/2004.

Art. 4º Sem prejuízo do controle exercido pelos Tribunais de Contas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Tribunal de Contas da União relatório contendo demonstrativos das aplicações de recursos previstas no art. 1º desta Lei.

Art. 5º A partir do ano subsequente de vigência desta Lei, os recursos para financiamento da manutenção da malha rodoviária federal, disposto no art. 1º, serão financiados integralmente pelos recursos da Cide-combustíveis.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A situação da malha rodoviária federal do País encontra-se em situação absolutamente crítica. Realidade que vem prejudicando, de maneira incisiva, o desenvolvimento econômico do Brasil. De acordo com a Confederação Nacional do Transporte – CNT, que divulgou recentemente os resultados de sua pesquisa anual sobre a situação das rodovias brasileiras, 74,7% da malha rodoviária foi considerada deficiente, ruim ou péssima. Esse resultado retratou, na realidade, o agravamento da deterioração da malha, que segundo pesquisa realizada em 2003 pela CNT já atingira o patamar de 74%.

Apesar de 60,5% do total das cargas e 96,6% do total dos passageiros serem transportados pelas estradas, evidenciando a imensa dependência do Brasil desse modal de transporte, o órgão responsável do Governo Federal pela manutenção, preservação e recuperação da malha rodoviária do País, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte – DNIT evidencia, sob todos os aspectos, falta de competência para cuidar das obrigações que lhe foram conferidas pela Lei nº 10.233, de 05/06/2001.

A prova cabal desse fato transparece ao ser examinado o acompanhamento da execução orçamentária da União deste exercício fiscal pelo Ministério dos Transportes. Do total de R\$ 1.102.764.789,00 constantes do programa orçamentário 0220 – Manutenção da Malha Rodoviária Federal, em 2004, foram empenhados exatos R\$ 819.675.417,00. Desse total, no entanto, segundo dados disponíveis no SIAFI, o Ministério dos Transportes investiu nas rodovias, até o último dia 22 de outubro, apenas R\$ 175.658.851,00.

Ainda de acordo com a CNT, para que as rodovias brasileiras pudessem ser recuperadas em médio prazo, seria necessário o Governo Federal dispor-se a investir, no mínimo, R\$ 8 bilhões. Volume de recursos que garantiria a reconstrução total de 20 mil quilômetros de estradas e a reparação de outros 20 mil quilômetros, tem em vista o fato de que 1,5% das estradas estão totalmente destruídas, 11,1% possuem afundamentos, ondulações ou buracos, e mais 12,4% estão com o pavimento desgastado.

Ademais, da malha rodoviária, 21,5% apresentam trechos que estão trincados ou remendados, e além disso 40% das estradas não têm acostamento, 40% não têm placa de velocidade e cerca de dois terços não possui sinalização visível.

Para um país, como o Brasil, que escoia sua produção agrícola, que vem sustentando o positivo desempenho da balança comercial, pelas rodovias em direção aos portos, seria urgente, caso não se deseje ameaçar a retomada do crescimento econômico, deflagrar uma ofensiva destinada a recuperar a malha rodoviária nacional.

Em vez de essa necessidade ser transformada em efetiva prioridade pelo Governo Federal, o Ministério dos Transportes e o seu braço executivo, o DNIT, vêm se caracterizando pela improvisação absoluta. E a prova desse fato é que inexistem avanços na questão rodoviária brasileira, que não foi contemplada pelo Governo Federal com uma política pública, o que é atestado pela realização de obras improvisadas, destinadas a remendar, a tapar buracos.

A estagnação administrativa é comprovada, também, pela óbvia manipulação do uso dos recursos da Cide – combustíveis, tributo cobrado sobre a comercialização de combustíveis, recursos que totalizaram até agosto último o montante de R\$ 5 bilhões, mas que foram desviados para diversos fins.

A exaustão do modelo de gestão de conservação rodoviária, em relação ao Brasil, redundam, consoante trabalhos patrocinados pela Agência de Cooperação Técnica do Governo da Alemanha – GTZ e pela International Road Federation – IRF, em um prejuízo médio da ordem de R\$ 10 bilhões por ano, além dos milhares de mortos em acidentes em função da falta de recursos para um melhor policiamento, controle e educação para o trânsito.

De fato, para cada Real não aplicado na conservação gasta-se R\$ 3 em custos operacionais adicionais e, pelo menos, mais R\$ 3 para restaurar ou reconstruir as estradas que não foram conservadas. Isso indica que investimentos na conservação rodoviária resultam em taxas internas de retorno da ordem de 30% a 50%, fato que por si só recomenda uma análise aprofundada por parte dos economistas e planejadores do Governo Federal.

Nesse contexto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 22 de fevereiro de 2005.

Deputado Bismarck Maia

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências. A Instrução Normativa nº 107, de 28 de dezembro de 2001, da Secretaria da Receita Federal, dispõe sobre a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico instituída por esta Lei.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), a que se refere os arts. 149 e 177 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.

§ 1º O produto da arrecadação da Cide será destinada, na forma da lei orçamentária, ao:

I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;

II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e

III - financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

§ 2º Durante o ano de 2002, será avaliada a efetiva utilização dos recursos obtidos da Cide, e, a partir de 2003, os critérios e diretrizes serão previstos em lei específica.

Art. 1º-A A União entregará aos Estados e ao Distrito Federal, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes, o percentual a que se refere o art. 159, III, da Constituição Federal, calculado sobre a arrecadação da contribuição prevista no art. 1º desta Lei, inclusive os respectivos adicionais, juros e multas moratórias cobrados, administrativa ou judicialmente, deduzidos os valores previstos no art. 8º desta Lei e a parcela desvinculada nos termos do art. 76 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

**Artigo, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 1º Os recursos serão distribuídos pela União aos Estados e ao Distrito Federal, trimestralmente, até o 8º (oitavo) dia útil do mês subsequente ao do encerramento de cada trimestre, mediante crédito em conta vinculada aberta para essa finalidade no Banco do

Brasil S.A. ou em outra instituição financeira que venha a ser indicada pelo Poder Executivo federal.

**§ 1º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 2º A distribuição a que se refere o § 1º deste artigo observará os seguintes critérios:

**§ 2º, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

I - 40% (quarenta por cento) proporcionalmente à extensão da malha viária federal e estadual pavimentada existente em cada Estado e no Distrito Federal, conforme estatísticas elaboradas pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT;

**Inciso I com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

II - 30% (trinta por cento) proporcionalmente ao consumo, em cada Estado e no Distrito Federal, dos combustíveis a que a Cide se aplica, conforme estatísticas elaboradas pela Agência Nacional do Petróleo - ANP;

**Inciso II com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

III - 20% (vinte por cento) proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

**Inciso III com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

IV - 10% (dez por cento) distribuídos em parcelas iguais entre os Estados e o Distrito Federal.

**Inciso IV com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 3º Para o exercício de 2004, os percentuais de entrega aos Estados e ao Distrito Federal serão os constantes do Anexo desta Lei.

**§ 3º acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 4º A partir do exercício de 2005, os percentuais individuais de participação dos Estados e do Distrito Federal serão calculados pelo Tribunal de Contas da União na forma do § 2º deste artigo, com base nas estatísticas referentes ao ano imediatamente anterior, observado o seguinte cronograma:

**§ 4º, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

I - até o último dia útil de janeiro, os órgãos indicados nos incisos I a III do § 2º deste artigo enviarão as informações necessárias ao Tribunal de Contas da União;

**Inciso I acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

II - até 15 de fevereiro, o Tribunal de Contas da União publicará os percentuais individuais de que trata o caput deste parágrafo;

** Inciso II acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

III - até o último dia útil de março, o Tribunal de Contas da União republicará os percentuais com as eventuais alterações decorrentes da aceitação do recurso a que se refere o § 5º deste artigo.

**Inciso III acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 5º Os Estados e o Distrito Federal poderão apresentar recurso para retificação dos percentuais publicados, observados a regulamentação e os prazos estabelecidos pelo Tribunal de Contas da União.

** § 5º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 6º Os repasses aos Estados e ao Distrito Federal serão realizados com base nos percentuais republicados pelo Tribunal de Contas da União, efetuando-se eventuais ajustes quando do julgamento definitivo dos recursos a que se refere o § 5º deste artigo.

** § 6º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 7º Os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de outubro, proposta de programa de trabalho para utilização dos recursos mencionados no caput deste artigo, a serem recebidos no exercício subsequente, contendo a descrição dos projetos de infra-estrutura de transportes, os respectivos custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos.

** § 7º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 8º Caberá ao Ministério dos Transportes:

** § 8º, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

I - publicar no Diário Oficial da União, até o último dia útil do ano, os programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo, inclusive os custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos;

**Inciso I acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

II - receber as eventuais alterações dos programas de trabalho enviados pelos Estados ou pelo Distrito Federal e publicá-las no Diário Oficial da União, em até 15 (quinze) dias após o recebimento.

**Inciso II acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 9º É vedada a alteração que implique convalidação de ato já praticado em desacordo com o programa de trabalho vigente.

** § 9º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 10 Os saques das contas vinculadas referidas no § 1º deste artigo ficam condicionados à inclusão das receitas e à previsão das despesas na lei orçamentária estadual ou do Distrito Federal e limitados ao pagamento das despesas constantes dos programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo.

** § 10 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 11 Sem prejuízo do controle exercido pelos órgãos competentes, os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de fevereiro, relatório contendo demonstrativos da execução orçamentária e financeira dos respectivos programas de trabalho e o saldo das contas vinculadas mencionadas no § 1º deste artigo em 31 de dezembro do ano imediatamente anterior.

** § 11 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 12 No exercício de 2004, os Estados e o Distrito Federal devem enviar suas propostas de programa de trabalho para o exercício até o último dia útil de fevereiro, cabendo ao Ministério dos Transportes publicá-las até o último dia útil de março.

** § 12 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 13 No caso de descumprimento do programa de trabalho a que se refere o § 7º deste artigo, o Poder Executivo federal poderá determinar à instituição financeira referida no § 1º deste artigo a suspensão do saque dos valores da conta vinculada da respectiva unidade da federação até a regularização da pendência.

** § 13 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 14 Os registros contábeis e os demonstrativos gerenciais, mensais e atualizados, relativos aos recursos recebidos nos termos deste artigo ficarão à disposição dos órgãos federais e estaduais de controle interno e externo.

** § 14 acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

§ 15 Na definição dos programas de trabalho a serem realizados com os recursos recebidos nos termos deste artigo, a União, por intermédio dos Ministérios dos Transportes, das Cidades, e do Planejamento, Orçamento e Gestão, os Estados e o Distrito Federal atuarão de forma conjunta, visando a garantir a eficiente integração dos respectivos sistemas

de transportes, a compatibilização das ações dos respectivos planos plurianuais e o alcance dos objetivos previstos no art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.

** § 15 acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004*

.....
Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas:

I - gasolina, R\$ 860,00 por m3;

** Inciso I com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso fica reduzida para R\$ 280,00 (duzentos e oitenta reais) por metro cúbico de gasolinas e suas correntes, por força do art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

II - diesel, R\$ 390,00 por m3;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso fica reduzida para R\$ 70,00 (setenta reais) por metro cúbico de diesel e suas correntes, por força do art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

III - querosene de aviação, R\$ 92,10 por m3;

** Inciso III com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso fica reduzida a 0 (zero), por força do art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

IV - outros querosenes, R\$ 92,10 por m3;

** Inciso IV com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso fica reduzida a 0 (zero), por força do art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t;

** Inciso V com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso passa a ser de R\$ 29,70 por tonelada, por força do Decreto nº 4.565, de 01/01/2003 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/01/2003).*

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t;

** Inciso VI com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso fica reduzida a 0 (zero), por força do art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

VII - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t;

** Inciso VII com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso fica reduzida a 0 (zero), por força do art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m3.

** Inciso VIII acrescido pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** A alíquota tratada neste inciso fica reduzida a 0 (zero), por força do art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente.

** § 3º com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP.

** § 4º com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*

§ 5º (Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003).

§ 6º (Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003).

§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no caput integra a receita bruta do vendedor.

.....
Art. 8º O contribuinte poderá, ainda, deduzir o valor da Cide, pago na importação ou na comercialização, no mercado interno, dos valores da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins devidos na comercialização, no mercado interno, dos produtos referidos no art. 5º, até o limite de, respectivamente:

** Ficam reduzidas a 0 (zero) os limites de dedução da contribuição para PIS/PASEP e da COFINS a que se refere este artigo, por força do art. 2º do Decreto nº 5.060, de 30/04/2004 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/05/2004).*

I - R\$ 49,90 e R\$ 230,10 por m3, no caso de gasolinas;

** Inciso I com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** O limite de dedução tratado neste inciso passa a ser de R\$ 46,50 e R\$ 214,60 por metro cúbico, por força do Decreto nº 4.565, de 01/01/2003 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/01/2003).*

II - R\$ 30,30 e R\$ 139,70 por m3, no caso de diesel;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** O limite de dedução tratado neste inciso passa a ser de R\$ 26,40 e R\$ 121,60 por metro cúbico, por força do Decreto nº 4.565, de 01/01/2003 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/01/2003).*

III - R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m3, no caso de querosene de aviação;

** Inciso III com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** O limite de dedução tratado neste inciso passa a ser de R\$ 11,60 e R\$ 53,70 por metro cúbico, por força do Decreto nº 4.565, de 01/01/2003 (- em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/01/2003).*

IV - R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m3, no caso dos demais querosenes;

** Inciso IV com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** O limite de dedução tratado neste inciso passa a ser de R\$ 16,30 e R\$ 37,50 por metro cúbico, por força do Decreto nº 4.565, de 01/01/2003 (- em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/01/2003).*

V - R\$ 14,50 e R\$ 26,40 por t, no caso de óleos combustíveis com alto teor de enxofre;

** Inciso V com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

VI - R\$ 14,50 e R\$ 26,40 por t, no caso de óleos combustíveis com baixo teor de enxofre;

** Inciso VI com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** O limite de dedução tratado neste inciso passa a ser de R\$ 29,80 e R\$ 137,80 por metro cúbico, por força do Decreto nº 4.565, de 01/01/2003 (em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/01/2003).*

VII - R\$ 44,40 e R\$ 205,60 por t, no caso de gás liquefeito de petróleo, inclusive derivado de gás natural e de nafta;

** Inciso VII com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

** O limite de dedução tratado neste inciso passa a ser de R\$ 5,25 e R\$ 24,00 por metro cúbico, por força do Decreto nº 4.565, de 01/01/2003 (- em vigor desde a publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 01/01/2003).*

VIII - R\$ 13,20 e R\$ 24,00 por m³, no caso de álcool etílico combustível.

** Inciso VIII incluído pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*

§ 1º A dedução a que se refere este artigo aplica-se às contribuições relativas a um mesmo período de apuração ou posteriores.

§ 2º As parcelas da Cide deduzidas na forma deste artigo serão contabilizadas, no âmbito do Tesouro Nacional, a crédito da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins e a débito da própria Cide, conforme normas estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal.

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

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, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

I - criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;

II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;

III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;

IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

V - criar o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob

jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

PROJETO DE LEI N.º 5.837, DE 2005

(Do Sr. Sérgio Caiado)

Dispõe sobre a transferência da gestão das rodovias federais para os Estados e o Distrito Federal.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4786/2005.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A União transferirá a administração, recuperação, ampliação e conservação das rodovias federais para os Estados e o Distrito Federal, tendo como base o traçado da via e os respectivos territórios das unidades da federação.

Art. 2º A União repassará anualmente aos Estados e ao Distrito Federal os recursos orçamentários e financeiros necessários ao cumprimento do disposto no art. 1º.

Parágrafo único. Os repasses da União de que trata o *caput* ficarão condicionados a contrapartidas orçamentárias e financeiras dos Estados e do Distrito Federal estabelecidas de comum acordo entre as partes.

Art. 3º Esta lei entrará em vigor no exercício financeiro subsequente ao de sua aprovação.

JUSTIFICAÇÃO

A degradação da malha rodoviária federal brasileira acentua-se ano após ano, pela falta de aplicação regular de recursos na sua manutenção. A insuficiência de financiamento estende-se também à construção, ampliação e recuperação das rodovias no âmbito da União, de modo a que a infra-estrutura de transporte apresente um quadro desalentador, mormente pelo predomínio do modal rodoviário na matriz de transporte nacional.

No entanto, em muitas unidades da federação, a situação de abandono assinalada contrasta com a qualidade da oferta de vias estaduais ou locais, provocando o aumento da demanda dessa rede viária pelos motoristas profissionais de carga, seguidos pelos amadores, de carros de passeio.

As interfaces urbanas das vias federais revela a dimensão do contraste, quando para acessar a cidade, ou dela se ausentar, o motorista se depara com discrepância inaceitável entre as boas condições das vias locais e a péssima situação daquela na qual é obrigado a se deslocar.

Sob a absoluta impossibilidade de administrar, financiar melhoramentos e conservação ou operar as rodovias federais em seu território, frente à ausência de amparo legal, o Poder Público dos Estados e do Distrito Federal vê-se imobilizado diante das cobranças e críticas da comunidade.

Vimos, então, por meio da apresentação deste projeto de lei, sanar o impasse legal constatado, com base na proposta de transferir a administração, recuperação e conservação de todas as rodovias federais para cada unidade da federação, conforme a relação entre o traçado da via e o território destas unidades. Para dar respaldo financeiro a esta idéia, propomos a transferência anual dos recursos previstos no Orçamento Geral da União relativos à infra-estrutura rodoviária federal para essas unidades, que fica condicionada a contrapartida orçamentária e financeira dos Estados e do Distrito Federal, conforme acordo entre as partes.

Por estabelecer uma alternativa ao elevado grau da deterioração da malha rodoviária federal, contamos com o apoio irrestrito dos nobres Colegas para aprovar a presente medida.

Sala das Sessões, em 31 de agosto de 2005.

Deputado SÉRGIO CAIADO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

A proposição acima ementada, de autoria do ilustre Deputado Bismarck Maia, tenciona transferir diretamente aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, recursos do Orçamento Geral da União destinados à manutenção da malha rodoviária federal, para que sejam aplicados em serviços de reparação, conservação e manutenção de rodovias, recuperação de obras de arte, sinalização rodoviária, operação de sistema de pesagem de veículos e em obras rodoviárias emergenciais.

A proposta ainda estabelece que os recursos deverão ser aplicados conforme critérios técnicos definidos por grupo composto de representantes do Ministério dos Transportes e dos governos estaduais e municipais, devendo ser repassados mensalmente pela União. A prestação de contas deverá ser feita pelos Estados e Municípios até o final do mês de fevereiro do ano seguinte ao do repasse, estando sujeita ao controle do Tribunal de Contas da União – TCU.

O Autor justifica sua proposta sob o argumento de que a malha rodoviária brasileira encontra-se em situação crítica, o que prejudica o desenvolvimento econômico do País, posto que a matriz de transportes nacional é fortemente concentrada no setor rodoviário. Também aponta o Autor que o principal motivo dessa situação é a falta de capacidade operacional do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, que não tem conseguido executar o orçamento destinado à manutenção da malha rodoviária federal.

Apenso à proposição principal, encontra-se o Projeto de Lei nº 5.837, de 2005, de autoria do nobre Deputado Sérgio Caiado, que determina que a União deve transferir a administração, recuperação, ampliação e conservação das rodovias federais aos Estados e ao Distrito Federal, devendo repassar anualmente os recursos financeiros necessários a tais finalidades. O repasse deveria ficar

condicionado a contrapartidas orçamentárias e financeiras dos Estados e do Distrito Federal, estabelecidas de comum acordo entre as partes.

A justificação da proposta baseia-se na crescente deterioração da malha rodoviária federal brasileira, decorrente da falta de aplicação regular de recursos em sua manutenção. Dessa forma, segundo o Autor do projeto, a péssima situação das vias federais contrasta com a qualidade das vias estaduais e locais de alguns Estados, fazendo com que o tráfego se desvie para essas estradas, sobrecarregando-as.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre a matéria, no que concerne ao seu mérito. Na seqüência, as Comissões de Finanças e Tributação – CFT – e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC – deverão também proceder à análise dos projetos de lei.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Câmara Técnica.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A intenção dos autores das propostas sob análise é louvável, notadamente por demonstrar elevada preocupação com a situação crítica em que se encontra grande parte da malha rodoviária federal, principal modalidade de transporte das riquezas brasileiras e de deslocamento de nossa população.

Compartilhamos a preocupação com a condição das estradas federais brasileiras, tendo, entretanto, a consciência que a melhoria será alcançada somente por meio de um plano de investimentos consistente e continuado, o qual ocorrerá apenas quando houver o reconhecimento efetivo da importância da malha rodoviária para o desenvolvimento do Brasil.

Não ignoramos que existem problemas de capacidade operacional nos órgãos executores do setor de transportes da União, especialmente no Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT. Lembramos, no entanto, que a principal razão da precariedade de nossa malha é o constante contingenciamento de recursos orçamentários para o setor de transportes verificado

nos últimos anos, especialmente em relação à receita oriunda da chamada CIDE dos combustíveis.

Dessa forma, entendemos que se devem evitar soluções simplistas como a transferência total de recursos da União destinados à manutenção da malha rodoviária federal para os Estados, Distrito Federal e Municípios, pretendida na proposta principal, bem como a transferência indiscriminada da gestão das rodovias federais prevista no projeto apenso.

No primeiro caso, como a responsabilidade pelo aporte de recursos nas rodovias federais é do Governo Federal, por meio do Orçamento Geral da União, caso haja interesse e conveniência na realização das obras pelos Estados, estas devem amparar-se nos instrumentos mais adequados, que são os convênios de delegação, já permitidos pela legislação atual.

No que se refere à transferência indistinta da gestão das rodovias federais aos Estados, julgamos que a proposta contraria o interesse público, posto que há rodovias estratégicas para a integração nacional e mesmo continental, cujos domínios devem ser mantidos no âmbito da União. É certo que existem trechos de rodovias federais que podem ter sua gestão e até seu domínio transferido aos Estados, processo que inclusive já se encontra em andamento, por meio de transferências ajustadas sob a luz da Medida Provisória nº 82, de 2002.

Ademais, a redação do Artigo Primeiro permite a interpretação de que os recursos transferidos aos Estados, Distrito Federal e Municípios, poderiam ser aplicados também em rodovias estaduais, municipais e em vias urbanas, o que contraria a legislação vigente.

Por todo o exposto, em que pese a valiosa intenção dos autores das propostas, por entendermos que a solução para o problema de conservação das rodovias federais passa por um plano continuado de investimentos e deve ser objeto de um ajuste legal mais amplo, nosso voto é pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 4.786, de 2005, principal, bem como do apenso, Projeto de Lei nº 5.837, de 2005.

Sala da Comissão, em 8 de dezembro de 2005.

Deputado ELISEU RESENDE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.786/05, e o Projeto de Lei nº 5.837/05, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Eliseu Resende.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mauro Lopes - Presidente, Lupércio Ramos e Giacobbo - Vice-Presidentes, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Edinho Bez, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Jaime Martins, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcello Siqueira, Mário Assad Júnior, Milton Monti, Pedro Chaves, Telma de Souza, Vitorassi, Wellington Roberto, Dilceu Sperafico, Francisco Rodrigues e Jorge Pinheiro.

Sala da Comissão, em 10 de maio de 2006.

Deputado MAURO LOPES
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
