

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 1.176-E, de 1995

**Dispõe sobre o Sistema Nacional de
Viação (SNV) e dá outras providências**

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ANDRÉ VARGAS

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.176, de 1995, do Poder Executivo, substitui a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que instituiu o Plano Nacional de Viação, em vigor, tendo como objetivo atualizar e adequar o conteúdo daquele Plano ao marco constitucional, legal e institucional vigente.

A proposição tramitou pela Câmara dos Deputados, que a aprovou por meio de Substitutivo em 2000. Depois de longa tramitação no Senado Federal, o projeto de lei acabou aprovado no início da atual Legislatura, acolhendo os termos do competente parecer do Senador Eliseu Resende, justamente o relator da matéria na Câmara dos Deputados.

O Sistema Nacional de Viação (SNV), como é de ciência ampla, é constituído pela infra-estrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas ou bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal, por meio dos respectivos sistemas de viação.

O Sistema Federal de Viação (SFV) subdivide-se nos seguintes subsistemas:

- I. sub-sistema rodoviário;



C3004EAB26

- II. subsistema ferroviário;
- III. subsistema aquaviário; e
- IV. subsistema aeroviário.

O Substitutivo aprovado no Senado Federal, organiza-se em sete anexos:

I – relação descritiva das rodovias que integram o Subsistema Rodoviário Nacional, com extensão total de 121.022,3 km;

II – a relação descritiva das rodovias que compõem a Rede de Integração Nacional – RINTER - com extensão total de 54.322,4 km, cuja função é a) promover a integração regional, interestadual e internacional; b) ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito federal; c) atender fluxos de transporte de grande relevância econômica; ou d) promover ligações indispensáveis à segurança nacional;

III – a relação descritiva das ferrovias componentes do Subsistema Ferroviário Nacional, acrescida de ferrovias cuja concepção ou inclusão nos planos de investimentos do Governo federal ocorreu depois da apreciação do projeto pela Câmara: a extensão das ferrovias, incluindo as existentes e as planejadas é de 45.469 km;

IV – relação descritiva das vias navegáveis interiores, componentes do Subsistema Aquaviário Nacional, agrupadas por região hidrográfica (Amazônica, do Tocantins-Araguaia, Atlântico Nordeste Ocidental, do Parnaíba, do São Francisco, Atlântico Sudeste, Atlântico Sul, do Uruguai, do Paraná e do Paraguai): extensão de 56.594 km, dos quais 28.890 km na Região Hidrográfica Amazônica;

V – relação descritiva dos portos que compõem o Subsistema Aquaviário Federal: 48 marítimos e 216 fluviais ou lacustres, agrupados por região hidrográfica;



VI – relação descritiva de 26 eclusas e outros dispositivos de transposição de nível, existente ou planejadas, em rios federais (rios de domínio da União) e que integram o Subsistema Aquaviário Federal;

VII – relação descritiva dos 156 aeroportos que integram os Subsistema Aeroviário Federal, incluindo 13 planejados.

O Substitutivo da Câmara dos Deputados já tinha avançado no estabelecimento dos princípios para a operação dos sistemas e serviços de transportes no Brasil, posteriormente, incluídos na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que tratou da reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, criou 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.

Compete à União administrar o SFV diretamente ou por meio de delegação aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, ou ainda por meio de consórcio entre esses entes, ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, ou também mediante parceria público-privada.

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião realizada em 15 de abril de 2009, aprovou por unanimidade o Substitutivo do Senado Federal, quanto ao mérito.

Nos termos do despacho de distribuição da Mesa, cabe à Comissão de Finanças e Tributação a apreciação do Substitutivo do Senado Federal quanto à adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR



O Projeto de Lei n.º 1.176-E, de 1995, volta ao exame da Câmara dos Deputados, agora sob a forma de um texto mais atualizado e aprimorado pelo Senado Federal, como bem reconheceu a Comissão de Viação e Transportes, na condição de foro privilegiado para a avaliação da matéria, ao aprová-lo por unanimidade.

Cabe regimentalmente à Comissão de Finanças e Tributação apreciar a proposição quanto à sua compatibilização ou adequação com o plano plurianual (PPA), a lei de diretrizes orçamentárias (LDO) e à lei orçamentária anual (LOA).

Observamos, de plano, que estamos tratando de uma proposição, em sua versão original ou sob a forma do Substitutivo aprovado no Senado Federal, de conteúdo meramente normativo, estabelecendo os princípios e as diretrizes que orientam a infra-estrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas ou bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal, por meio dos respectivos sistemas de viação, no âmbito Sistema Nacional de Viação.

A análise da adequação da proposição ao Plano Plurianual coloca em evidência que esta não possui implicação em relação à Lei nº 11.653, de 07/04/08 (Plano Plurianual para o período 2008-2011); da mesma forma quanto à Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2009.

Importa considerar ainda que o projeto de lei, numa versão e outra, não cria ônus adicional de imediato sobre o Erário, não havendo, pois, óbices à sua compatibilidade com a Lei Orçamentária Anual (Lei nº 11.89/08). Como vimos, trata-se de uma norma que orienta a realização de investimentos em infra-estrutura física e operacional nos vários modos de transporte de pessoas ou bens, sob jurisdição da União.

Como esclarece o ilustre relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes, o Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, além de desatualizado, foi elaborado sob realidade política, econômica e institucional totalmente diferente da dos dias de hoje. A sua atualização, como se deu por meio da proposição em tela, é necessária para o



planejamento dos investimentos federais no setor de transportes, bem como para compatibilizar os investimentos com os realizados sob responsabilidade dos Estados e dos Municípios.

Informa ainda aquele relator, que mesmo o Substitutivo aprovado nesta Casa ficou desatualizado em relação à legislação e à própria organização institucional do setor federal de transportes: assinala o citado relator que *“foi extinto o DNER e criado o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, que o substituiu com competências ampliadas, foram implantadas a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, além de ter o setor portuário sido alçado à Secretaria Especial dos Portos, diretamente subordinada à Presidência da República”*.

Mais que isto, o Substitutivo do Senado orienta as políticas de transportes, à luz da Constituição e da legislação que rege o setor, leva em conta a descentralização da gestão das vias, abrindo possibilidades novas, como a delegação a Estados para a operação de trechos de rodovias federais, e à iniciativa privada, por meio de concessões e, mais recentemente, por meio das parcerias público-privadas, em processo ainda de afirmação no contexto dos investimentos no setor de viário.

O Substitutivo aprovado pelo Senado orienta a expansão do sistema viário nacional, fornece subsídios importantes para também orientar os investimentos em infra-estrutura de transportes, que poderemos ver materializados no conteúdo e nos dispositivos integrantes dos próximos planos plurianuais e orçamentos anuais.

Tudo isto poderá redundar na melhor alocação dos recursos públicos, menor improvisação e mais tempo para planejar as ações de governo em um setor que precisa novamente ser revitalizado e fortalecido, a exemplo do que foi feito no passado. O elenco de alternativas para a realização dos investimentos na área de transportes previsto no projeto de lei permite ainda ampliar a infra-estrutura viária com menor pressão sobre os cofres públicos,



especialmente porque incentiva parcerias com a iniciativa privada, com os Estados e com os Municípios.

Como ressaltou, ainda, o Deputado Mauro Lopes, pela Comissão de Viação e Transportes, o substitutivo do Senado Federal, entre outros pontos de relevo, define com maior precisão, as rodovias estratégicas para o País, que compõem a Rede de Integração Nacional – Rinter – numa extensão de mais de 50 mil quilômetros. Inclui, também, a relação de eclusas e outros dispositivos de transposição de nível em hidrovias interiores, destinados a permitir a navegação fluvial em trechos de cursos d'água com obstáculos como corredeiras e barragens de usinas hidrelétricas, criando as condições técnicas para a operação de hidrovias com mais de 50 mil quilômetros de extensão, investimentos ambientalmente sustentáveis, com baixo custo operacional, com consumo menor de combustíveis e com menor emissão de gases poluentes.

Em suma, não restam dúvidas de que o texto aprovado inicialmente nesta Casa foi atualizado e aprimorado no Senado Federal, não se incluindo nele matéria que coloque em risco o equilíbrio intertemporal das contas públicas. Pelo contrário, a proposição pode contribuir para orientar a os futuros planos plurianuais, no que concerne aos investimentos no sistema viário nacional, executados diretamente pela União ou em parceria nas formas ali mencionadas.

Diante de todo o exposto, votamos pela não implicação do Projeto do Lei nº 1.176/95, e do Substitutivo apresentado pelo Senado Federal, em relação ao Plano Plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias e à Lei Orçamentária Anual. Como compete a esta Comissão pronunciar-se ainda em relação ao mérito, e apenas pela aceitação ou rejeição, parcial ou total, do projeto de lei, encaminhamos o voto pela aprovação, quanto ao mérito, do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.176-E, de 1995, originário do Senado Federal.



Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado ANDRÉ VARGAS
Relator

ArquivoTempV.doc

