



## **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 508, DE 2015**

Altera a Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, que dispõe sobre o 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.

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.** 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 2025, 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.

.....” (NR)

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



## JUSTIFICAÇÃO

Em 7 de dezembro de 2002, o governo federal editou a MP nº 82, de 2002, para transferir o domínio de até 18 mil quilômetros de rodovias federais para alguns Estados. Estes assumiriam as despesas com manutenção, recuperação, conservação, restauração, melhoria e pavimentação das rodovias transferidas.

Alguns Estados haviam realizado obras de manutenção e de melhorias em estradas federais por sua conta e risco. A MP, nos termos da exposição de motivos, objetivava viabilizar a continuidade daquelas obras em que Estados aportavam recursos sem o abrigo de convênios ou fora dos limites e especificações nesses estabelecidos.

De acordo com a MP, a União repassaria aos entes, em decorrência da transferência da manutenção das estradas, recursos oriundos da Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico – CIDE. A contribuição foi criada para financiar programas de infraestrutura de transportes, entre outras finalidades. O valor do repasse foi definido em R\$ 130 mil por quilômetro transferido.

As transferências, conforme as regras previstas na MP nº 82, de 2002, deveriam ocorrer de comum acordo entre União, Estados e Distrito Federal, recaindo apenas sobre as rodovias não consideradas estratégicas pelo Ministério dos Transportes. Para isso, haveria necessidade de formalização de um termo de transferência de domínio para liberação dos repasses.

Em dezembro de 2002, o Poder Executivo federal abriu diversos créditos extraordinários para incorporar no orçamento a autorização dos repasses financeiros. No total, segundo consta das medidas provisórias que abriram tais créditos, a União transferiu 14,5 mil quilômetros a quinze Estados, autorizando repasse financeiro de R\$ 1,9 bilhão, conforme tabela abaixo:



Estado	Km transferido	repasse realizados (em R\$ milhões)	preços corrigidos (junho de 2015 - IPCA)
Minas Gerais	6000	780,0	1694,7
Rio Grande do Sul	1988	258,4	561,4
Bahia	1411	183,5	398,6
Paraná	945	122,9	266,9
Maranhão	715	93,0	202,0
Mato Grosso do Sul	686	89,1	193,6
Goiás	619	80,5	174,9
Tocantins	389	50,6	109,8
Pernambuco	351	45,6	99,0
Piauí	299	38,9	84,5
Espírito Santo	293	38,1	82,7
Amazonas	266	34,4	74,7
Paraíba	242	31,5	68,3
Roraima	188	24,4	53,0
Rondônia	115	15,0	32,5
<b>total</b>	<b>14.506</b>	<b>1.885,6</b>	<b>4.096,7</b>

Fonte: Exposição de motivos das medidas provisórias que abriram os créditos extraordinários

Ainda em 2002, o governo federal repassou R\$ 1,3 bilhão (dois terços do valor autorizado) a título de adiantamento. Desse montante, 59%, ou R\$ 741,5 milhões, foram transferidos a Minas Gerais e ao Rio Grande do Sul.

O restante dos recursos foi repassado em 2003 (R\$ 605,7 milhões) e 2004 (R\$ 24,1 milhões) mediante execução financeira de restos a pagar. Do total transferido, Minas Gerais recebeu cerca de 40%. Três Estados, Rio Grande do Sul, Bahia e Paraná, receberam outros 30%.

É plausível supor que, naquele momento em que diversos Estados se encontravam em dificuldades para fechar as contas públicas, os governos estaduais podem ter utilizado os recursos para sanear dificuldades de caixa, inclusive para pagamento da folha de pessoal.

Durante a tramitação, o Congresso Nacional alterou bastante o texto da MP e esta passou a ser analisada como projeto de lei de conversão nº 3, de 2003. As mudanças foram significativas e motivaram o veto total do projeto pelo Executivo. Na justificativa, o governo destacou as seguintes mudanças:



- supressão do limite total de quilômetros descentralizáveis (os 18 mil km) e do prazo para manifestação de interesse por parte dos Estados, distrito federal e municípios;

- determinação da exclusão dos valores transferidos da CIDE aos Estados e Distrito Federal do cálculo da Receita Líquida Real - RLR, base para o pagamento do serviço da dívida daqueles entes federativos nos termos das Leis nºs 8.727, de 5 de novembro de 1993, 9.496, de 11 de setembro de 1997, e 10.195, de 14 de fevereiro de 2001;

- supressão do dispositivo que condicionava a assinatura do termo de transferência de domínio à renúncia em juízo às ações relativas ao ressarcimento ou indenização por eventuais despesas feitas em rodovias federais sem convênio ou com convênio em desacordo com o plano de trabalho e de aplicação de recursos.

Como o Congresso Nacional não editou o decreto legislativo para disciplinar as relações jurídicas consolidadas durante a vigência da MP, as estradas transferidas ficaram em um “limbo jurídico”. Desde 2006, então, o governo federal aceitou assumir a conservação dos trechos transferidos por um período provisório.

Nesse sentido, o Poder Legislativo tem aprovado periodicamente medidas provisórias que prorrogam o prazo para a utilização de recursos federais destinados à manutenção das rodovias federais transferidas aos Estados em decorrência da MP nº 82, de 2002.

A última medida provisória aprovada atualizou a Lei nº 11.314, de 2006, prorrogando a responsabilidade da União de manter essas estradas para 31 de dezembro de 2015.

Neste contexto, proponho este projeto de lei para garantir que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, continue responsável pela manutenção das estradas com recursos federais até 2025.

Várias são as motivações para esse projeto.

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.

Além disso, é preciso considerar que o DNIT é uma autarquia federal criada para implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação. Para isso, tem realizado periodicamente concursos públicos para contratar pessoal qualificado. O Órgão, que realizou concurso em 2012, pediu autorização ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão para a contratação de mais 1.131 funcionários.

Finalmente, 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.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ SERRA**  
**PSDB-SP**



## LEGISLAÇÃO CITADA



### Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos

#### 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.

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. [\(Redação dada pela Lei nº 12.833, de 2013\)](#)

§ 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. (Incluído pela Lei nº 11.960, de 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. (Incluído pela Lei nº 11.960, de 2009)

(Às Comissões de Assuntos Econômicos; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa.)

