

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003

Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar as empresas de transporte coletivo urbano municipal e Transporte Coletivo Urbano Alternativo da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE.

Autor: Deputado FERNANDO DE FABINHO

Relator: Deputado ALMIR SÁ

I - RELATÓRIO

O projeto de lei acima ementado, de autoria do ilustre Deputado Fernando de Fabinho, tem por objetivo isentar da cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, os produtos utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e alternativo, devidamente legalizados. Também estabelece que a isenção será efetivada por meio de compensação de créditos tributários, realizados na forma e nos limites fixados pelo Poder Executivo.

Denuncia o nobre Autor da proposta, na justificção do projeto de lei, que, ao contrário do previsto na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 – que estabelece critérios e diretrizes para aplicação dos recursos arrecadados por meio da CIDE e, em seu art. 6º, fixa como um dos objetivos essenciais do programa de infra-estrutura de transportes “*o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens*” – o que vem ocorrendo no País é um contínuo aumento das tarifas de transportes coletivos urbanos, principalmente em decorrência da elevação no preço dos combustíveis,

oprimindo cada vez mais a renda dos brasileiros que dependem da utilização diária desse tipo de transporte.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Viação e Transportes, nos termos do art. 32, inciso XIV, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, apreciar, quanto ao mérito, proposições que tratam dos sistemas de transportes em geral, neles inclusos os serviços públicos de transporte urbano de passageiros.

Ao analisarmos a proposição em tela, nela identificamos o destacado mérito de, ao propor uma isenção de cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE – para os produtos a serem utilizados no transporte coletivo urbano e alternativo de passageiros, desde que devidamente legalizados, reparar um gravíssimo desvio de finalidade que vem sendo praticado com os recursos da CIDE, o qual exporemos a seguir.

O argumento que justificou o estabelecimento da CIDE foi o de que, com ela, seriam alocados recursos para recuperar, melhorar e ampliar a infra-estrutura de transportes do País, para a recuperação ambiental de áreas degradadas pela indústria do petróleo e do gás e para subsidiar preços ou transporte de determinados combustíveis, representando uma luz no fim do túnel para a dramática situação do setor de transportes brasileiro.

A Emenda Constitucional nº 33 fez constar no inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição Federal, a destinação expressa dos recursos arrecadados por meio da CIDE, sendo:

“a) ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo;

b) ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás;

c) *ao financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.*”

A Lei nº 10.336, de 2001, em seu art. 1º, § 2º, determinou que, *“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”*. Dessa determinação, surgiu a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que, entre outras providências, cria o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transportes – FNIT -, que seria formado com a parcela da CIDE destinada ao setor de transportes.

Os vetos apostos ao texto da Lei nº 10.636/2002, pelo então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, sob orientação da equipe de transição do atual governo, desvincularam totalmente a aplicação dos recursos da CIDE na infra-estrutura de transportes, inclusive em relação à previsão constante do art. 9º, de *“complementação de investimentos em projetos de infra-estrutura de transportes metropolitana e urbana de responsabilidade dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que constem dos respectivos planos diretores de desenvolvimento urbano e de transportes e apresentem comprovada contribuição para a eliminação dos congestionamentos de tráfego e redução do consumo de combustíveis”*.

Tal desvinculação tem feito com que os recursos arrecadados com a CIDE sejam principalmente alocados, de acordo com a Lei Orçamentária Anual – LOA – de 2003 e o Projeto de Lei Orçamentária de 2004, como reserva de contingência, ou seja, para formar superávit primário e pagar juros da dívida pública. No projeto da LOA de 2004, por exemplo, dos R\$ 5,7 bilhões da CIDE destinados ao Ministério dos Transportes, R\$ 4,4 bilhões, ou 77%, estão alocados na rubrica Reserva de Contingência, restando uma pequena parte para investimentos.

Entendemos, assim, que a proposta em análise vem possibilitar a correção, em parte, de uma grave distorção dos objetivos essenciais da aplicação dos recursos da CIDE nos programas de infra-estrutura de transportes, visto que como os recursos não estão sendo totalmente destinados aos fins constitucionalmente previstos, pelo menos os sistemas de transporte coletivo urbano, considerados essenciais pelo art. 30 da Constituição Federal, deixariam de pagar a contribuição sobre os insumos que utiliza.

Por todo o exposto, somos pela aprovação, quanto ao mérito, e quanto a redação, do Projeto de Lei nº 1.927, de 2003.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado ALMIR SÁ
Relator

