

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 6.770, DE 2002

Dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE – incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, atendendo o disposto no § 2º do art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, cria o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transportes – FNIT, e dá outras providências.

Autor: Comissão de Viação e Transportes

Relator: Deputado Luciano Pizzatto

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe trata da aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE – incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, atendendo o disposto no § 2º do art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, cria o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transportes – FNIT – e disciplina outras providências inerentes à sua utilização, fixando critérios e diretrizes (art. 1º e 2º).

O art. 3º do projeto estabelece que os subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados de petróleo, a serem custeados com recursos da CIDE, deverão decorrer de proposições do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE, aprovadas pelo Congresso Nacional. Determina, também, que a partir de 2003, tais recursos não poderão

ser destinados a pagamentos de quaisquer saldos devedores referentes à conta petróleo.

No art. 4º, o projeto define a abrangência dos projetos ambientais, relacionados com a indústria do petróleo. Veda a aplicação dos recursos da CIDE em projetos e ações definidos como de responsabilidade dos concessionários nos respectivos contratos de concessão, firmados com a Agência Nacional do Petróleo. E permite que referidos projetos ambientais recebam, complementarmente, recursos de que trata o inciso II do § 2º do art. 50 da Lei nº 9.478, de 1997.

No art. 5º, cria-se o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transportes – FNIT, destinado a financiar programas de infra-estrutura de transportes, definindo-se, inclusive, a sua administração, composição e estrutura.

A fonte de recursos do FNIT, bem como a sua forma de aplicação, destinação, ordem de prioridade e objetivos e condições gerais que nortearão a aplicação dos seus recursos, estão definidos nos arts. 6º a 11 do projeto.

O art. 12 estabelece que a administração da infra-estrutura viária federal e a operação dos transportes sob controle da União serão exercidas preferencialmente de forma descentralizada, sendo que a sua transferência, sempre que possível, seja realizada a entidades públicas e de outros entes da Federação, mediante delegação, ou à iniciativa privada, mediante regime de concessão, permissão ou autorização.

Por fim, no art. 13, o projeto veda quaisquer limitações ou contingenciamentos orçamentários ou financeiros dos recursos decorrentes da CIDE e destinados aos fins especificados no inciso II do § 4º do art. 177, da Constituição Federal.

O Projeto em questão foi aprovado, por unanimidade, pela Comissão de Viação e Transportes, em 08 de maio de 2002.

Em 24.05.2002, o Projeto foi distribuído para esta relatoria, não sendo apresentadas emendas no prazo regimental.

Por Despacho, datado de 10.06.2002, o Projeto de Lei nº 6.874, de 2002, de Autoria do Deputado Antônio Carlos Konder Reis, foi apensado ao presente.

O projeto apensado, em seu art. 1º, trata da criação de um fundo, destinado à equalização dos preços de venda de gás natural às concessionárias distribuidoras do combustível em todo o território nacional.

No art. 2º, o projeto apensado estabelece que parcela do produto da arrecadação da CIDE seja destinada à constituição de um fundo para equalização dos preços de venda do gás natural, em todo o território nacional, às empresas concessionárias distribuidoras desse combustível.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A regulamentação da CIDE, na versão original apresentada pela Comissão Autora, é de fundamental importância para o País, mas infelizmente perde a oportunidade de regulamentar, na mesma proposta, todas as aplicações determinadas pela Constituição, ao deixar o setor de gás, álcool e meio ambiente sem o tratamento adequado, e no setor de transporte não considerar o transporte aéreo. Neste sentido, fazem-se necessários alguns ajustes para aperfeiçoá-la.

Dessa forma, é importante que a regulamentação atenda a todas as disposições constitucionais e de mérito da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, garantindo os direitos do consumidor, quanto ao equilíbrio de preços de alguns produtos, a garantia de sua distribuição e a correta aplicação dos recursos no setor de meio ambiente.

Os itens, listados a seguir, em complementação àqueles já elencados na justificativa do projeto em sua versão original, possibilitam a adequada compreensão dos ajustes que necessitam ser efetuados à proposição original para uma adequada aplicação dos recursos decorrentes da aplicação da CIDE. Nesse sentido, propomos Substitutivo à proposição original, contendo os seguintes ajustes que acreditamos possam servir, como já enfatizado, para o aperfeiçoamento da regulamentação da CIDE:

1. A inclusão dos incisos I a IV no Art. 2º tem por objetivo definir claramente quais são os recursos destinados a cada aplicação, previstas na Constituição Federal, permitindo a adequação das propostas orçamentárias

dos órgãos e o atendimento à Lei de Responsabilidade Fiscal. Além disso, coaduna o texto legal com o disposto na Lei do Petróleo, de n.º 9.478/97, e seus objetivos, tais como: a) proteger o meio ambiente e promover a conservação de energia; b) incrementar a utilização do gás natural; c) atrair investimentos na produção de energia; e d) aumentar a competitividade do País no mercado internacional.

2. A revisão do texto do Art. 3º visa a adequá-lo ao disposto no Art. 73 da Lei n.º 9.478/97, que se refere ao subsídio de preços de derivados básicos, não incluindo o gás natural, que não é um derivado de petróleo, e nem o seu transporte, conforme pode ser observado nos incisos II e IV do Art. 6º da citada Lei, onde os dois conceitos são tratados independentemente. Dessa forma, o disposto no Art. 3º, em sua redação original, não se aplica ao gás natural e nem ao seu transporte.

3. Cumpre ressaltar que, de acordo com o inciso II do Art. 2º da Lei n.º 9.478/97, a submissão ao CNPE de medidas relacionadas com o subsídio ao suprimento de insumos energéticos, só se aplica à criação desses subsídios, tema que já foi definido na Lei n.º 10.336/2001.

4. O art. 3º de nosso Substitutivo cria o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Gás Natural – FNGN, a ser gerido pelo Ministério das Minas e Energia, destinado a financiar programas de infra-estrutura de transporte e distribuição de gás natural, cujas fontes e aplicações de recursos estamos propondo, respectivamente, nos arts. 4º e 5º.

5. O art. 6º que propomos ajusta o Art. 3º da proposição original, estabelecendo que os subsídios a preços ou transporte de derivados básicos de petróleo, a serem custeados com recursos da CIDE, deverão decorrer de proposições do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE. Proíbe que, a partir do exercício de 2003, os recursos provenientes da arrecadação da CIDE sejam destinados a pagamentos de quaisquer saldos devedores referentes à Conta Petróleo.

6. Nosso artigo 7º acrescenta os incisos V, VI e VII ao art. 4º original, ampliando a competência do Ministério do Meio Ambiente, mediante inclusão dos projetos de educação ambiental, desenvolvimento de projetos que viabilizam a utilização de combustíveis menos agressivos ao meio ambiente e o estímulo e fomento à pesquisa e desenvolvimento de atividades ao uso alternativo dos recursos naturais.

7. Nos artigos 8º a 14 do Substitutivo proposto cria-se o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transportes – FNIT, definindo-se suas fontes e aplicações de recursos.

8. Os artigos 14 e 15 do Substitutivo reproduzem os dispositivos referentes aos artigos 12 e 13 do projeto original.

Com relação às alterações propostas, cabe observar que a Comissão conjunta dos Ministérios das Minas e Energia, Fazenda, Secretaria de Ciências e Tecnologia e Confederação Nacional da Indústria, dentre outros, já destacava em seu relatório final de 30.03.1992 que:

“A utilização do gás natural, além de contribuir para a qualidade do meio ambiente, concorrerá para promover o desenvolvimento tecnológico do setor energético, favorecerá os processos de racionalização de energia e incentivará a modernização produtiva da economia brasileira, tornando-a mais competitiva.”

A Comissão Conjunta MME/SEPLAN/MF/MICT, em seu relatório final de 1993, manifestava ao Senhor Presidente da República, *verbis*:

“O interesse na maior participação do gás natural na Matriz Energética Brasileira justifica-se plenamente por tratar-se de um produto cuja utilização traz grandes benefícios ao País. Quando utilizado no transporte urbano e nas indústrias, contribui enormemente para a melhoria da qualidade do ar nas grandes cidades; favorece o uso racional do carvão e lenha, evitando desmatamento indiscriminado; promove redução de custos e racionalização energética, aumentando a eficiência de certos processos industriais, através da co-geração; garante a qualidade na fabricação de produtos como cerâmica, vidros, felpudos e alimentos, conferindo aos mesmos competitividade em nível internacional; permite a diversificação das fontes de suprimento de energia, proporcionando maior autonomia energética ao País e, no caso da importação, facilitará a integração latino-americana e com outros países, aumentando o intercâmbio de mercadorias e serviços.”.

Recomendava ainda o relatório técnico: “formular políticas de financiamento e de incentivos para os segmentos de produção, transporte, distribuição e de consumo de gás natural.”

Ademais, esse trabalho técnico já antevia os efeitos da extração abusiva de madeira, a exemplo do que ocorre nos estados do nordeste do Brasil, levando extensas áreas a um processo de verdadeira desertificação.

É de se ressaltar que a maior participação do gás natural na matriz energética possibilitará a redução dos riscos de falta de energia, em decorrência da excessiva dependência do país da energia de origem hidráulica, a exemplo do ocorrido ao longo do ano de 2001, com grandes prejuízos para a população.

Na mesma linha, em relação à política ambiental, a conclusão dos técnicos foi: “melhoria da qualidade do ar nas grandes regiões metropolitanas, através da redução do uso do óleo combustível nas indústrias e do óleo diesel no setor de transporte; maior controle do consumo de carvão vegetal e de madeira, com redução do desmatamento indiscriminado; e menor necessidade de oferta de energia de outras fontes, em razão da maior eficiência energética do gás natural, com redução dos impactos sobre o meio ambiente.”

É de se frisar, ainda, que o incentivo ao uso de fontes menos poluentes facilita o aumento da competitividade da indústria nacional no mercado externo e facilita a obtenção de financiamentos internacionais em razão da prioridade ao meio ambiente, requerida pelos organismos financiadores internacionais, especialmente BID e Banco Mundial.

Em relação ao meio ambiente, é sempre conveniente esclarecer que ar, mais do que a atmosfera em si, vem sendo considerado como recurso. Há que protegê-lo; por isso, a gestão ambiental deve ter mecanismos adequados e específicos para gerenciar este recurso. Como corpo receptor de impactos provocados pela ação do homem, é, sabidamente, o recurso natural que mais depressa se altera para pior e, também, o que mais rapidamente se recupera. Incumbe ao Poder Público, aos Legisladores e à coletividade zelar pela qualidade do ar, com medidas de proteção, utilização adequada e recuperação, dado que isto é necessário à manutenção do equilíbrio ecológico.

A ruptura da camada protetora de ozônio é alarmante, pois constitui, já, um risco global; o efeito estufa, por seu turno, é outro risco global de proporções seríssimas e imprevisíveis, que influem de maneira decisiva nas mudanças climáticas, as quais afetam desastrosamente a biodiversidade e os recursos naturais. Privilegiar o uso de combustíveis menos agressivos é mais do que uma necessidade, constitui uma obrigação.

O texto revisado do projeto, na forma de Substitutivo, como foi observado, destina ao Ministério do Meio Ambiente recursos capazes para o exercício das atividades de monitoramento, controle e fiscalização e, também, para uma atuação pró-ativa e preventiva na busca do desenvolvimento sustentável e a proteção ambiental.

Nesse sentido, inova o projeto, ao incentivar as atividades de educação ambiental através de projetos a serem desenvolvidos diretamente com as comunidades e os agentes da sociedade civil organizada. Vale o lema: “prevenir é melhor do que remediar”. Só se consegue prevenir, quando a população tem conhecimento dos compromissos e necessidades do meio ambiente e os impactos positivos e negativos de cada tipo de energético.

Ao considerar recursos para o transporte aéreo, o substitutivo resgata a falta deste setor no projeto original, considerando ainda que a CIDE incide na sua arrecadação sobre o querosene de aviação – QAV e sobre a gasolina de aviação devendo, não só por observância da Lei 10.336, de 19 de dezembro de 2001 e do inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição Federal mas por observância do princípio jurídico que o instituto da “contribuição de intervenção econômica” deve ser aplicado no setor sobre o qual tem sua incidência.

Finalmente, cabe acrescentar que os termos contidos no Projeto de Lei nº 6.874, de 2002, de autoria do Ilustre Deputado Antônio Carlos Konder Reis, se encontram contemplados, com mais profundidade, na presente proposta, como pôde ser visto, ao longo da minuciosa exposição, razão pela qual pode ser considerado como acatado por esta relatoria.

Por tudo isso, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.770, de 2002, do Projeto de Lei nº 6.874, de 2002, apenso, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de 2002.

Deputado Luciano Pizzatto
Relator