



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE LEI N.º 1.824-A, DE 2011**

**(Do Poder Executivo)**

**Mensagem nº 255/2011**  
**Aviso nº 358/2011 - C. Civil**

Dispõe sobre a extinção do Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes - FNIT; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, na forma da Emenda apresentada na Comissão (relator: DEP. NELSON MARQUEZELLI).

**DESPACHO:**  
ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Complementação de voto
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Ficam revogados os arts. 10 e 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.

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

Brasília,

EM Nº 00014/MT

Brasília, 17 de fevereiro de 2011.

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

1. Submeto à apreciação de Vossa Excelência a anexa minuta de projeto de lei que dispõe sobre a extinção do Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes – FNIT.
2. Como é do conhecimento de Vossa Excelência, o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes – FNIT foi criado pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro 2002, que dispôs também 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.
3. Conforme previsto originariamente no Projeto de Lei submetido à sanção presidencial, a principal fonte de recursos para compor o FNIT seria parcela da arrecadação da CIDE. Entretanto, veto presidencial ao inciso I do art. 11 do referido Projeto de Lei, inviabilizou a operacionalização do Fundo, posto que as outras fontes de recursos previstas no mencionado dispositivo se mostraram inviáveis à sua composição.
4. Acrescente-se que, no atual exercício e nos subseqüentes, não há previsão de alocação de recursos para o FNIT. Entretanto, foi criada, no âmbito da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes do Ministério dos Transportes, estrutura para a gestão do fundo, a qual atualmente se encontra encarregada de outras atividades relacionada ao fomento do setor, fato este que está sendo questionado pelos órgãos de controle.
5. Para solução das questões levantadas, além da reestruturação do Ministério dos Transportes, já apresentada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, propomos a presente minuta de Projeto de Lei para encaminhamento ao Congresso Nacional.
6. São essas, Senhora Presidenta, as razões que me levam a submeter a Vossa Excelência a minuta de Projeto de Lei em questão.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Alfredo Pereira do Nascimento*

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
**Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG**  
**Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL**  
**Seção de Legislação Citada - SELEC**

**LEI Nº 10.636, DE 30 DE DEZEMBRO 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.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

Art. 10. Fica criado o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - FNIT, vinculado ao Ministério dos Transportes, destinado a financiar programas de investimento em infra-estrutura de transportes.

§ 1º O FNIT é um fundo contábil, de natureza financeira, ao qual se aplica a norma contida no art. 73 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, e que observará, em suas programações orçamentárias, diretrizes aprovadas pelo Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes - Conit, instituído pela Lei nº 10.233, de 6 de junho de 2001.

§ 2º Decreto do Presidente da República adaptará a composição e a estrutura do Conit às atribuições estabelecidas no § 1º e estabelecerá os regulamentos necessários à administração e ao funcionamento do FNIT.

§ 3º (VETADO)

Art. 11. Constituem recursos do FNIT:

I - (VETADO)

II - contribuições e doações originárias de instituições nacionais, estrangeiras ou internacionais;

III - financiamentos de instituições nacionais, estrangeiras e internacionais de crédito;

IV - os saldos de exercícios anteriores;

V - outros recursos destinados ao financiamento de investimentos no âmbito da sua programação, nas leis orçamentárias anuais.

§ 1º Os recursos do FNIT terão aplicação multimodal, na forma da Lei Orçamentária Anual, atendendo aos objetivos estabelecidos no art. 6º.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Os recursos dos financiamentos referidos no inciso III deste artigo serão aplicados exclusivamente nos programas ou projetos a que forem destinados, nos termos dos respectivos contratos.

.....

.....

## 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.

### 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.

§ 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.

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

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;

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;

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

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

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

§ 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:

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;

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

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.

§ 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.

§ 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.

§ 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 infraestrutura de transportes, os respectivos custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos.

§ 8º Caberá ao Ministério dos Transportes:

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;

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.

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

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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. ([Artigo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004](#))

.....

.....

## COMISSÃO DE VIAÇÃO DE TRANSPORTES

### Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei nº 1824/2011 (Deputado DIEGO ANDRADE)

**Art.1º** - Acrescenta artigos. 5º-A, 7º-A, 9ºA e inciso I-A e § 2º-A ao art. 11 à Lei Federal nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT e dá outras providências, com a seguinte redação:

*"Art. 5º-A - A aplicação dos recursos da Cide em programas de investimento na infra-estrutura de transportes, em parcela anual do produto da sua arrecadação estabelecida, a cada quatro anos, pelas leis instituidoras dos planos plurianuais de que trata o § 1º do art. 165 da Constituição Federal, em percentual nunca inferior a setenta e cinco por cento, abrangerá a infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária, e multimodal, construção de Veículos Leves Sobre Trilhos-VLTs e Bus Rapid Transit -BRTs, de responsabilidade da União, inclusive nos seus componentes delegados a Estados, ao Distrito Federal e a Municípios, atenderá a um ou mais dos objetivos definidos no art. 6º e far-se-á em ações relativas a:*

*I – planejamento e pesquisa, estudos e projetos, regulação e fiscalização;*

*II – manutenção, restauração e reposição do patrimônio constituído pelas ferrovias, hidrovias, rodovias, sistemas ferroviários metropolitanos, portos e terminais;*

*III – eliminação de pontos críticos que afetem a segurança de pessoas e bens no tráfego ao longo das vias e na operação dos portos e de outros terminais;*

*IV – melhoramento e ampliação de capacidade das vias e terminais existentes, objetivando atender a demanda reprimida na movimentação de pessoas e bens;*

*V – construção e instalação de novas vias e terminais, com prioridade para conclusão de empreendimentos iniciados, mediante avaliação econômica do retorno dos investimentos em função da demanda de tráfego.*

*§ 1º Incluem-se no inciso V:*

*I – a construção de eclusas para viabilizar ou perenizar a navegação fluvial, ainda que associadas a projetos destinados a propiciar usos específicos de recursos hídricos;*

*II – a implantação de empreendimentos de interesse da defesa nacional.*

*§ 2º O percentual estabelecido no caput prevalecerá na ausência da disciplinação da matéria pelos PPA."*

.....

*"Art. 7º-A - Os recursos da Cide a serem aplicados em programas de infra-estrutura de transportes destinam-se exclusivamente ao pagamento de despesas classificáveis como investimentos, inclusive as relativas a estudos e projetos e atividades de fiscalização e regulação, ou classificáveis como inversões financeiras, desde que relativas à participação da União no capital de*



*empresas estatais federais vinculada à realização de investimentos na infraestrutura de transportes discriminados nas leis orçamentárias.*

.....

*Art. 9º-A - Recursos da Cide, em percentual não inferior a vinte e cinco por cento da parcela estabelecida no art. 5o, também serão aplicados na 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.*

*§ 1º - Os projetos de infra-estrutura de transportes a que se refere o caput deverão ser submetidos, pelo Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República, à aprovação do Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes – Conit.*

*§ 2º - Os recursos a que se refere o caput serão destinados aos governos estaduais, do Distrito Federal ou municipais, mediante convênios que estabeleçam as contrapartidas locais e formas de execução dos respectivos empreendimentos."*

.....

*Art. 11.....*

*I-A – a parcela de 1/10 das receitas originadas dos recursos originários da Contribuição de*

*Intervenção no Domínio Econômico*

.....

*1º .....*



***2º-A § 2o A disponibilização para o FNIT dos recursos de que trata o inciso I far-se-á a cada decêndio, em montante não inferior a noventa por cento do produto da arrecadação da Cide ocorrida no decêndio imediatamente anterior, respeitada a participação relativa na programação orçamentária à conta destes recursos.***

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

### **Justificativa**

A presente emenda constitui-se uma alternativa coerente com as necessidades do setor de transporte do Brasil, ao proposto no texto original do Projeto de lei nº 1824/2011, do Poder Executivo, que propõe a extinção do Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes - FNIT.

Como bem sabemos, o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes – FNIT foi criado pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro 2002, que dispôs também 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. Nasceu como grande esperança de investimentos e desenvolvimento para as rodovias e para todo o setor de transporte público do país.

Entretanto, após a aprovação pelo Congresso Nacional, da Lei nº 10.636/2002, foi aposto Veto Parcial pelo então Senhor Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, rejeitando a devida destinação de recursos da CIDE para o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes – FNIT.

A medida esvaziou a operacionalização do Fundo, posto que as outras fontes de recursos previstas no mencionado dispositivo se mostraram inviáveis à sua composição. Como bem reconhece o poder Executivo na EM Nº 00014/MT, constante do PL 1824/2011, não houve aporte de recursos ao FNIT, como também inexistiu previsão de parte da União de alocação de recursos para o FNIT.

Importante destacar que foram arrecadados, entre 2001 e março de 2011, R\$ 66,41 bilhões pela CIDE. Esse montante revela uma arrecadação média de R\$ 7,5 bilhões ao ano. Nossa proposta busca reabilitar o espírito original que idealizou a criação da

Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide, viabilizando os indispensáveis investimentos em infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária, e multimodal, construção de Veículos Leves Sobre Trilhos-VLTs e Bus Rapid Transit –BRTs.

Sala das Sessões, 24 de agosto de 2011.

**Deputado DIEGO ANDRADE**

## **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe revoga os arts. 10 e 11 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, para extinguir o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes – FNIT.

O projeto é justificado com o fundamento de que as fontes de recursos disponíveis pela Lei em vigor são inviáveis para a composição do Fundo.

No prazo regimental foi apresentada, pelo Deputado Diego Andrade, uma emenda substitutiva global ao projeto, para reabilitar o espírito original que idealizou a criação da CIDE e viabilizar os indispensáveis investimentos em infraestrutura de transportes.

## **II – VOTO DO RELATOR**

O Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes – FNIT, em que pese sua intenção meritória para o desenvolvimento do setor, teve sua composição prejudicada ao ter sido vetado o inciso I do art. 11 do projeto de lei que deu origem à Lei nº 10.636, de 2002, que dispõe sobre a aplicação de 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.

Esse artigo vetado estabelecia a vinculação de, no mínimo, 75% da arrecadação da CIDE para a aplicação em programas de investimento na infraestrutura de transportes. Sendo a principal fonte de recursos prevista originalmente, as outras fontes de recursos no referido artigo mostraram-se insuficientes para a operacionalização do FNIT.

A “pá de cal” para esse Fundo foi oficializada com o Decreto nº 7.764, de 2012 que reduziu a zero as alíquotas específicas da CIDE para os seguintes produtos: I - querosene de aviação; II - demais querosenes; III - óleos combustíveis com alto teor de enxofre; IV - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre; V - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; VI - álcool etílico combustível; VII - gasolinas e suas correntes; e VIII - diesel e suas correntes. O Governo tomou essa medida para anular os efeitos de reajustes nos preços da gasolina e do óleo diesel nas refinarias. A redução do imposto seria suficiente para absorver o reajuste dos combustíveis, de forma que o aumento dos preços não chegasse ao bolso do consumidor. Nem a edição do Decreto nº 8.395, de 2015, será capaz de prover ao Fundo os recursos minimamente necessários à consecução dos seus objetivos originais.

Diante dessas ocorrências, não vemos como possa ser reabilitado o FNIT no âmbito da Lei nº 10.636, de 2002, pelo que somos pela aprovação do PL nº 1.824, de 2011 e pela rejeição da emenda Substitutiva a ele apresentada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em 09 de julho de 2015.

Deputado NELSON MARQUEZELLI  
Relator

### **COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO**

A apresentação da Emenda Substitutiva Global, de autoria do nobre Deputado Diego Andrade veio aprimorar o nosso entendimento sobre os recursos do Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes – FNIT e revejo a nossa posição, acolhendo as posturas da unanimidade da Comissão de Viação e Transportes.

Os debates nos fizeram crer que a proposta esculpida na Emenda nº 01 passaram a ser importante na possibilidade de reestruturação do FNIT.

Portanto, voto pela aprovação da matéria na forma da Emenda Substitutiva Global nº 01 ao Projeto de Lei nº 1824/2011.

Sala da comissão, em 09 de setembro de 2015.

Deputado Nelson Marquezelli  
PTB / SP

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.824/2011 na forma da Emenda 1/2011 apresentada na CVT, nos termos do parecer do relator, Deputado Nelson Marquezelli, que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edinho Bez, Efraim Filho, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Major Olímpio, Marcio Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Wadson Ribeiro, Adalberto Cavalcanti, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Fabio Reis, Jaime Martins, João Paulo Papa, Jose Stédile, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Missionário José Olímpio, Paulo Freire, Ricardo Izar, Ronaldo Martins, Samuel Moreira, Sergio Vidigal e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 7 de outubro de 2015.

Deputado MILTON MONTI  
Presidente

### EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

*Dispõe sobre o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes - FNIT.*

Art.1º - Acrescenta artigos. 5º-A, 7º-A, 9ºA e inciso I-A e § 2º-A ao art. 11 à Lei Federal nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT e dá outras providências, com a seguinte redação:

"Art. 5º-A - A aplicação dos recursos da Cide em programas de investimento na infra-estrutura de transportes, em parcela anual do produto da sua arrecadação estabelecida, a cada quatro anos, pelas leis instituidoras dos planos plurianuais de que trata o § 1o do art. 165 da Constituição Federal, em percentual nunca inferior a setenta e cinco por cento, abrangerá a infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária, e multimodal, construção de Veículos Leves Sobre Trilhos-VLTs e Bus Rapid Transit -BRTs, de responsabilidade da União, inclusive

nos seus componentes delegados a Estados, ao Distrito Federal e a Municípios, atenderá a um ou mais dos objetivos definidos no art. 6º e far-se-á em ações relativas a:

- I – planejamento e pesquisa, estudos e projetos, regulação e fiscalização;
- II – manutenção, restauração e reposição do patrimônio constituído pelas ferrovias, hidrovias, rodovias, sistemas ferroviários metropolitanos, portos e terminais;
- III – eliminação de pontos críticos que afetem a segurança de pessoas e bens no tráfego ao longo das vias e na operação dos portos e de outros terminais;
- IV – melhoramento e ampliação de capacidade das vias e terminais existentes, objetivando atender a demanda reprimida na movimentação de pessoas e bens;
- V – construção e instalação de novas vias e terminais, com prioridade para conclusão de empreendimentos iniciados, mediante avaliação econômica do retorno dos investimentos em função da demanda de tráfego.

§ 1º Incluem-se no inciso V:

- I – a construção de eclusas para viabilizar ou perenizar a navegação fluvial, ainda que associadas a projetos destinados a propiciar usos específicos de recursos hídricos;
- II – a implantação de empreendimentos de interesse da defesa nacional.

§ 2º O percentual estabelecido no caput prevalecerá na ausência da disciplinação da matéria pelos PPA."

.....

"Art. 7º-A - Os recursos da Cide a serem aplicados em programas de infra-estrutura de transportes destinam-se exclusivamente ao pagamento de despesas classificáveis como investimentos, inclusive as relativas a estudos e projetos e atividades de fiscalização e regulação, ou classificáveis como inversões financeiras, desde que relativas à participação da União no capital de empresas estatais federais vinculada à realização de investimentos na infra-estrutura de transportes discriminados nas leis orçamentárias.

.....

Art. 9º-A - Recursos da Cide, em percentual não inferior a vinte e cinco por cento da parcela estabelecida no art. 5o, também serão aplicados na 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.

§ 1º - Os projetos de infra-estrutura de transportes a que se refere o caput deverão ser submetidos, pelo Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República, à aprovação do Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes – Conit.

§ 2º - Os recursos a que se refere o caput serão destinados aos governos estaduais, do Distrito Federal ou municipais, mediante convênios que estabeleçam as contrapartidas locais e formas de execução dos respectivos empreendimentos."

.....

Art. 11.....

I-A – a parcela de 1/10 das receitas originadas dos recursos originários da Contribuição de

Intervenção no Domínio Econômico

.....

1º .....

2º-A § 2o A disponibilização para o FNIT dos recursos de que trata o inciso I far-se-á a cada decêndio, em montante não inferior a noventa por cento do produto da arrecadação da Cide ocorrida no decêndio imediatamente anterior, respeitada a participação relativa na programação orçamentária à conta destes recursos.

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

Sala da Comissão, em 07 de outubro de 2015.

**Deputada MILTON MONTI**  
**Presidente**

**FIM DO DOCUMENTO**