

**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2003**  
**(Do Sr. Carlos Alberto Leréia)**

*Acrescenta um parágrafo único ao art. 6º  
da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta um parágrafo único ao artigo 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, destinando cinquenta por cento dos recursos arrecadados por meio 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, para a recuperação, manutenção, melhoria e expansão da malha rodoviária nacional.

Art. 2º O artigo 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 6º .....

*Parágrafo único. Cinquenta por cento da arrecadação líquida proporcionada pela Cide serão destinados à recuperação, manutenção, melhoria e expansão da malha rodoviária nacional.”*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

A 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 foi possibilitada pela Emenda Constitucional nº 33 e instituída pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, sob o argumento de que, por meio dela, seriam alocados recursos para recuperar, melhorar e ampliar a infra-estrutura de transportes do País, para

recuperar áreas degradadas pela indústria do petróleo e do gás e para subsidiar preços de determinados combustíveis.

No Congresso Nacional, a promessa de que o dinheiro proveniente da CIDE iria mudar rapidamente a caótica situação do setor de transportes, em especial das rodovias federais, foi a peça principal de convencimento de Deputados e Senadores para a criação desse novo tributo.

Essa Emenda fez constar, no inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição, que os recursos arrecadados por meio da CIDE serão destinados:

- 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.

O parágrafo segundo do artigo 1º da Lei nº 10.336, de 2001, 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”*. Esse dispositivo deu origem à Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, a qual, 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 do então Presidente da República, sob orientação da equipe de transição do atual Presidente ao texto da Lei nº 10.636/2002, eliminaram qualquer possibilidade de vinculação dos recursos da CIDE com a infra-estrutura de transportes, incluindo a manutenção, melhoria e expansão da malha rodoviária nacional.

No corrente ano de 2003, a Lei Orçamentária destinou a maior parte dos recursos da CIDE para custeio de despesas correntes do Ministério dos Transportes, entre elas o pagamento de pessoal ativo e inativo e de dívidas. Dos mais de R\$8 bilhões de arrecadação líquida prevista para 2003, apenas R\$2,5 bilhões foram destinados a investimentos, enquanto que R\$4,2 bilhões foram alocados à reserva de contingência, ou seja, para formar superávit primário e pagar juros da dívida pública.

Em vários países, a vinculação de determinados tributos à manutenção, melhoria e ampliação da malha de transportes é uma forma bem sucedida de mantê-la funcionando adequadamente.

Nos Estados Unidos da América, um fundo federal concentra a arrecadação de tributo incidente sobre os combustíveis automotivos (semelhante

à CIDE) e a redistribui para aplicação, pelos estados federados, de acordo com as prioridades e necessidades de cada um. Outros países, como Canadá, Austrália, Nova Zelândia e Alemanha adotam procedimentos semelhantes.

No Brasil, o Fundo Rodoviário Nacional – FRN – que era formado com a arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos e com parte da arrecadação da Taxa Rodoviária Única e do Imposto sobre Serviços de Transportes Rodoviários, possibilitou a implantação da maioria das rodovias brasileiras e grande parte dos sistemas de transportes urbanos de massa.

A extinção do FRN pela Constituição de 1988 resultou no decréscimo e descontinuidade dos investimentos no setor de transportes, com a conseqüente deterioração das infra-estruturas existentes. O resultado mais evidente dessa situação é o estado das rodovias federais. De acordo com a última pesquisa da Confederação Nacional de Transportes – CNT - cerca de 60% dessas rodovias estão hoje em estado precário de conservação. Embora não tenhamos levantamentos consolidados, em situação semelhante estão as rodovias de vários Estados.

A degradação da infra-estrutura de transportes é uma das causas da ineficiência econômica e social do nosso País. Da precariedade dessa infra-estrutura, em particular das rodovias, resultam significativos aumentos de custos operacionais para o deslocamento de cargas e de passageiros, do número de acidentes, do consumo de combustíveis e dos tempos de viagem, constituindo um dos fatores mais relevantes para formação do “custo Brasil”.

Contamos, pois, com o apoio dos ilustres Pares do Congresso Nacional para levar adiante esta nossa proposta de aplicar pelo menos metade dos recursos arrecadados por meio da CIDE na finalidade que justificou sua instituição.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2003.

Deputado **Carlos Alberto Leréia**