

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 749, DE 2003

Introduz alterações na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que 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, e cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT.

Autor: Deputado **Reinaldo Betão**

Relator : Deputado **Fernando Gonçalves**

I – Relatório

O Projeto de Lei nº 749, de 2003, de autoria do nobre Deputado Reinaldo Betão, propõe que sejam acrescentados três parágrafos ao art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que 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, e cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT.

Os novos parágrafos determinam que a União deverá aplicar o equivalente a cinqüenta por cento da arrecadação proporcionada pela CIDE na infra-estrutura de transportes dos Estados e do Distrito Federal. As aplicações em cada Estado e no Distrito Federal será proporcional ao respectivo montante arrecadado.

O projeto prevê que os recursos da CIDE destinados a investimentos em infra-estrutura de transportes nos Estados e no Distrito Federal integrarão o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT. Reserva a coordenação e supervisão da aplicação dos recursos ao Poder Executivo federal,

sem prejuízo da administração da cobrança, arrecadação e fiscalização da CIDE pela Secretaria da Receita Federal.

No prazo regimental, foi apresentada uma emenda ao Projeto, pelo Deputado Benedito de Lira, altera a redação proposta para o § 1º, especificando as infra-estruturas de transportes que serão objeto da aplicação dos recursos como a aquaviária, aeroviária, ferroviária, portuária e multimodal.

Cabe a esta Comissão de Viação e Transportes pronunciar-se sobre o mérito do projeto, nos termos do inciso XIV do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

II – Voto do Relator

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.

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 -, para o qual seria destinada a parcela da CIDE atribuída ao setor de transportes.

Os vetos do Presidente da República ao texto da Lei nº 10.636/2002 tiraram toda a sua eficácia, inclusive quanto à transferência, para o Fundo Nacional de Transportes – FNIT -, dos recursos da CIDE. Desta forma, como vem ocorrendo desde que entrou em vigor, em janeiro de 2002, os recursos da CIDE continuam a ser desviados dos fins que justificaram a criação desse tributo.

No corrente ano, a Lei Orçamentária destinou a maior parte dos recursos da CIDE para custeio de despesas correntes do Ministério dos Transportes, inclusive para 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. Se isto não bastasse, a parte destinada a investimentos foi quase integralmente contingenciada pelo Decreto nº 4.591, de 10 de fevereiro de 2003, deixando apenas R\$49,5 milhões para o Ministério dos Transportes investir no corrente ano.

As experiências brasileira e de vários países, entre os quais os Estados Unidos da América, mostram que a vinculação de determinados tributos à manutenção, melhoria e ampliação da malha de transportes é a única forma bem sucedida de mantê-la funcionando adequadamente.

Nos Estados Unidos, 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. Seu esvaziamento, a partir do final da década de 1970, e extinção pela Constituição de 1988 resultaram no decréscimo e descontinuidade dos investimentos no setor de transportes, com a consequente deterioração das infra-estruturas existentes, cuja face mais visível é o estado lamentável das rodovias federais, das quais cerca de 60% apresentam-se hoje em estado precário de conservação.

Pela sua concepção, dentro do conceito de usuário-pagador, a CIDE é um tributo socialmente justo, desde que os recursos por meio dela arrecadados sejam destinados aos fins originalmente previstos: a recuperação ambiental de áreas degradadas pela indústria do petróleo e do gás, o financiamento de programas de infra-estruturas de transportes e o subsídio aos preços do gás, do álcool combustível e de derivados de petróleo.

Não temos dúvidas, portanto, quanto ao mérito do Projeto de Lei em avaliação. No entanto, pensamos que ele, assim, como as emendas apresentadas nesta Comissão, merecem alguns reparos.

Inicialmente, discordamos de se estabelecer um percentual fixo de 50% para ser aplicado no setor de transportes. Estudos e consultas realizados nesta Comissão para elaborar o projeto que deu origem à Lei nº 10.636, de 2002, concluíram que os investimentos em infra-estruturas de transportes serão, de longe, os que têm mais necessidade e oferecem maiores possibilidades para aplicação de recursos. Isto porque a recuperação de áreas degradadas pela indústria do petróleo e gás já é prevista nos contratos de concessão firmados com a Agência Nacional de Petróleo, além de estarem, os concessionários, obrigados a fazê-la por força da legislação ambiental. Os subsídios a preços e fretes de derivados de petróleo e gás, por outro lado, são limitados pela própria dimensão do consumo desses produtos.

Assim, julgamos mais conveniente que seja fixado um piso e não um percentual fixo da arrecadação que deve ser repassada ao FNIT para investimentos na infra-estrutura de transportes. Esse piso, mantendo a coerência com o projeto, deve ser de 50%.

Outro ponto que merece reparos é a aplicação dos recursos destinados ao setor de transportes entre os Estados e o Distrito Federal proporcionalmente às respectivas arrecadações. Este procedimento inviabilizaria a concentração de recursos em trechos de infra-estruturas situados em Estados mais pobres e com menores arrecadações, mas que estariam estrangulando as atividades de transporte de Estados mais ricos. Esse fato pode ser bem percebido quando analisamos vias estratégicas, como os corredores de exportação, que cortam vários Estados. A distribuição proposta impediria, também, a utilização dos recursos da CIDE como instrumento de redução das sérias desigualdades regionais que prevalecem em nosso País.

O último ponto que mereceu nosso reparo está na discriminação das infra-estruturas de transportes que serão contempladas com investimentos de recursos da CIDE. Retiramos da discriminação as infra-estruturas aeroportuárias, por já serem elas cobertas pelo Fundo Aeroviário Nacional, alimentado por um adicional aplicado às tarifas aéreas.

Isto posto, encaminhamos nosso voto pela aprovação, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 749, de 2003, bem como da Emenda de nº 1, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado **Fernando Gonçalves**
Relator

2003_1231_Fernando Gonçalves.112

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PROJETO DE LEI Nº 749, DE 2003

Introduz alterações na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que 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, e cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT.

O Congresso Nacional Decreta

Art. 1º O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 6º

§ 1º A União destinará, anualmente, o equivalente a, no mínimo, cinqüenta por cento dos recursos provenientes da arrecadação da Contribuição de que trata esta Lei na recuperação, melhoria e ampliação das infra-estruturas aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária e multimodal de transporte.

§ 2º Os recursos financeiros de que trata o § 1º deste artigo integrarão o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT – criado nos termos do art. 10 desta Lei.

§ 3º A coordenação e supervisão da aplicação dos recursos a que se referem os §§ 1º e 2º serão exercidas pelo Poder Executivo, sem prejuízo da administração da cobrança, arrecadação e fiscalização da Contribuição de que trata esta Lei pela Secretaria da Receita Federal.”

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

Sala da Comissão, em 11 de junho de 2003.

Deputado **Fernando Gonçalves**
Relator