

**PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N.º , DE 2005**  
(Do Deputado Carlos Melles)

Propõe a realização de ato de fiscalização e controle referente aos valores arrecadados, contabilização e destinação dos recursos oriundos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE.

Sr. Presidente:

Com base no art. 100, § 1º, combinado com os arts. 60, inciso II, e 61 do Regimento Interno, proponho a Vossa Excelência a adoção das medidas necessárias a realização de ato de fiscalização e controle para verificar em relação à Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE o valor arrecadado a cada exercício, a legalidade da contabilização efetuada pela Secretaria da Receita Federal e Secretaria do Tesouro Nacional no Sistema Integrado de Administração Financeira–SIAFI, a correta alocação dos recursos nas funções especificadas em lei quando da elaboração da proposta orçamentária pela Secretaria de Orçamento Federal e na Secretaria do Tesouro Nacional no momento da programação financeira do Orçamento Geral da União, bem como a correta aplicação dos recursos no âmbito do Ministério dos Transportes.

Requer, ainda, com fulcro no art. 24, X, do Regimento Interno, o auxílio do Tribunal de Contas da União nas diligências, perícias, inspeções e auditorias de natureza contábil, financeira e orçamentária que se fizerem necessárias.

**JUSTIFICAÇÃO**

No Relatório Final da CPI do Setor Combustíveis, aprovado em 29 de outubro de 2003, foi feita a constatação de que existia desvio de finalidade relacionado com a destinação do produto da arrecadação da CIDE, conforme partes, citadas abaixo, na PARTE III – Constatações e evidências, item 2.4 – Aplicação dos recursos da Cide pelo Poder Executivo:

“..., as aplicações principais com essa fonte de recursos deveriam ser carreadas para ações sobre as condições das infra-estruturas e sobre os equipamentos de transporte. Em consequência, o produto dessas receitas deveria priorizar obras, renovação de frotas e desenvolvimento tecnológico ligado ao setor.”

“Os reflexos benéficos imediatos dessa política seriam, em função das melhorias das estradas, redução do número de acidentes e mais rapidez no transporte de cargas e de passageiros. Disso decorreria redução dos custos de produção e de comercialização dos produtos no mercado interno e maior competitividade das empresas que produzem no território nacional. Ademais, a ampliação e melhoria dos transportes coletivos urbanos resultariam na diminuição dos congestionamentos e da emissão de poluentes, em virtude da redução do fluxo de veículos.”

“Com esse espírito, foi aprovada a PEC nº 277/00 que, após promulgada, ficou conhecida como Emenda Constitucional nº 33, de dezembro de 2001, que tratou da contribuição em tela. A instituição da Cide ficou a cargo da Lei nº 10.336/01, que assim dispôs sobre a destinação do seu produto de arrecadação:

- a) pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;
- b) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás;
- c) financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.”

Em relação aos programas de infra-estrutura de transporte, o art. 6º da Lei nº 10.636/02 estabelece que a aplicação dos recursos da Cide “terá como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, a segurança e o conforto dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.”

O próprio Tribunal de Contas da União já constatou a utilização de forma irregular dos recursos da CIDE, conforme Acórdão nº 938/2003-TCU-Plenário, em que reproduzimos parte do Voto do Ministro Marcos Vinícius Vilaça:

“...

Era de se esperar um acréscimo substancial no volume de investimentos em transportes desde 2002. No entanto, ficou demonstrado que isso não aconteceu. Instituiu-se a CIDE sob o pretexto de, entre outras coisas, incrementar a infra-estrutura de transportes, mas, paradoxalmente, os recursos aplicados na área em 2002 e autorizados em 2003, tomando por base o transporte rodoviário, comparativamente com os dois anos anteriores, quando a contribuição não existia, mantiveram-se, em relação ao ano de 2000, e até decresceram, diante de 2001, mesmo com o presumível aumento na arrecadação do tributo no ano corrente.

Tal constatação poderia significar que os recursos que abasteciam os transportes foram substituídos, simplesmente, pelo dinheiro originário da CIDE, que de nada serviu para prosperar o setor. Ou que a CIDE não estaria sendo utilizada dentro de suas finalidades constitucionais. Os dados que começo a apresentar dão conta de que, em boa medida, as duas coisas vêm ocorrendo.

...

Das informações precedentes chega-se à conclusão inarredável de que está indo para outras áreas o dinheiro que antes finanziava o setor de transportes, que hoje sobrevive essencialmente às custas da novel contribuição. E mais: observando que o orçamento dos transportes não cresceu em 2002 e 2003, exercícios nos quais a CIDE foi cobrada, pode-se deduzir que a instituição da contribuição não colaborou sequer com um centavo para o desenvolvimento do setor.

Mais grave ainda é a comprovação de que nem todo o dinheiro conseguido com a CIDE está sendo usado nas finalidades permitidas pela Constituição: subsídios a derivados de petróleo, gás natural e álcool combustível; meio ambiente e infra-estrutura de transportes.

•

Não se questiona a necessidade dessas despesas, mas sim a sua cobertura com recursos de um ônus tributário a mais imputado aos cidadãos, sob a esperança de melhorar o trágico setor de transportes. Não é demais lembrar que esses gastos estão em desacordo com o inciso II do § 4º do artigo 177 da Constituição Federal.

•

Para finalizar, infiro dos dados exibidos que não se justifica o estado estacionário em que se encontra nos últimos tempos o setor rodoviário não privatizado, sobretudo a partir de 2002, quando foi instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), que tem, entre outras funções, apoiar a infra-estrutura de transportes. O montante que se imagina arrecadar em 2003 com a contribuição seria suficiente para modernizar e colocar em bom funcionamento a malha rodoviária federal. É preciso alertar os Poderes Executivo, por meio dos Ministérios do Planejamento e dos Transportes, e Legislativo sobre as necessidades do setor e as irregularidades na utilização da CIDE, enviando-lhes cópia desta auditoria.”

Após a realização por esta Comissão dos Seminários: “Promoção e Sustentabilidade das Micro e Pequenas Empresas na Pauta das Exportações Brasileiras”, “Seminário Binacional: Brasil-Argentina” e “Café: Novos Desafios e Oportunidades” foram observados nos debates a necessidade urgente de melhorar a infra-estrutura viária para que as empresas brasileiras possam ser mais eficazes, tendo em vista a situação caótica em que se encontram as rodovias brasileiras, trazendo enormes prejuízos para imagem do Brasil no exterior, causando inúmeros acidentes pela má conservação da malha rodoviária e prejudicando os setores produtivos e a exportação, pelos altos custos do transporte dos insumos e dificultando o escoar da produção. Principalmente no cenário em que nos encontramos em que o exportador brasileiro precisa ser mais competitivo e ter seus custos baixos em função da baixa no câmbio.

Para tal, solicito o apoio dos membros desta Comissão.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2005.

Dep. CARLOS MELLES  
PFL / MG