

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2002 (Da Comissão de Viação e Transportes)

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 Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece os critérios e diretrizes para aplicação 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, instituída pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, nos termos da Emenda Constitucional nº 33, de 2001, que alterou a redação dos artigos 149 e 177 da Constituição, e cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - FNIT.

Art. 2º A aplicação do produto da arrecadação da Cide incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível atenderá às destinações determinadas pelo inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição, regulamentado pelos §§ 1º e 2º do art. 1º da Lei nº 10.336, de 2001, e obedecerá aos critérios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Art. 3º Os subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo a serem custeados com recursos da Cide, conforme estabelece a alínea “a” do inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição, deverão decorrer de proposições do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE – aprovadas pelo Congresso Nacional, nos termos do parágrafo único do art. 73 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Parágrafo único. A partir do exercício de 2003, os recursos provenientes da arrecadação da Cide não poderão ser destinados a pagamentos de quaisquer saldos devedores referentes à Conta Petróleo, instituída pela Lei nº 4.452, de 5 de novembro de 1969 e extinta nos termos do art. 74 da Lei nº 9.478, de 1997.

Art. 4º Os projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás a serem contemplados com recursos da Cide, conforme estabelece a alínea “b” do inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição Federal, serão administrados pelo Ministério do Meio Ambiente e abrangerão:

I – o monitoramento, controle e fiscalização de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;

II – o desenvolvimento de planos de contingência locais e regionais para situações de emergência;

III – o desenvolvimento de estudos de avaliação e diagnóstico e de ações de educação ambiental em áreas ecologicamente sensíveis ou passíveis de impacto ambiental;

IV – o apoio ao desenvolvimento de instrumentos de planejamento e proteção de unidades de conservação costeiras, marinhas e de águas interiores.

§ 1º Os recursos da Cide não poderão ser aplicados em projetos e ações definidos como de responsabilidade dos concessionários nos respectivos contratos de concessão, firmados com a Agência Nacional do Petróleo.

§ 2º Os projetos ambientais referidos no *caput* poderão receber, complementarmente, recursos de que trata o inciso II do § 2º do art. 50 da Lei nº 9.478, de 1997.

Art. 5º Fica criado o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT –, destinado a financiar programas de infra-estrutura de transportes.

§ 1º O FNIT será administrado pelo Ministério dos Transportes, de acordo com diretrizes e critérios aprovados 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 parágrafo anterior e estabelecerá os regulamentos necessários à administração e ao funcionamento do FNIT.

§ 3º Farão parte do CONIT pelo menos três representantes dos principais segmentos não-governamentais do setor de transportes.

Art. 6º Constituem recursos do FNIT:

I – o total arrecadado pela Cide, deduzidas as aplicações previstas nos artigos 3º e 4º, conforme estabelece a alínea “c” do inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição;

II – os rendimentos decorrentes da aplicação de seus recursos;

III – outras dotações a ele destinadas pela Lei Orçamentária Anual;

IV – contribuições e doações originárias de instituições nacionais, estrangeiras ou internacionais;

V – financiamentos de instituições nacionais, estrangeiras e internacionais de crédito;

VI – os saldos de exercícios anteriores.

§ 1º Os recursos do FNIT terão aplicação multimodal, na forma da Lei Orçamentária Anual, atendendo aos objetivos e prioridades estabelecidos nos artigos 7º e 9º.

§ 2º Os recursos dos financiamentos referidos no inciso V do *caput* serão aplicados exclusivamente nos programas ou projetos a que forem destinados, nos termos dos respectivos contratos.

§ 3º O saldo positivo anual do FNIT, apurado em balanço, será transferido para o exercício seguinte, a seu próprio crédito.

Art. 7º A aplicação dos recursos do FNIT nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivo essencial 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.

Art. 8º Os recursos do FNIT destinam-se ao pagamento de despesas relacionadas com investimentos, inclusive estudos e projetos, inversões financeiras e atividades de fiscalização e regulação.

Parágrafo único. É vedada a utilização de recursos do FNIT para:

I – pagamento de despesas com pessoal e encargos sociais;

II - pagamento de despesas com juros e amortização de dívidas contraídas antes da data de publicação desta Lei.

Art. 9º. Os recursos do FNIT serão aplicados em programas da infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária e multimodal, de responsabilidade da União, inclusive nos seus componentes delegados a Estados, ao Distrito Federal e a Municípios, na seguinte ordem de prioridades:

I – atividades de planejamento e pesquisas, estudos e projetos, regulação e fiscalização, destinadas a assegurar a qualidade dos investimentos e dos serviços prestados;

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.

Parágrafo único. 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 viários de interesse da defesa nacional.

Art. 10. É vedada a aplicação de recursos do FNIT em investimentos definidos como de responsabilidade dos concessionários nos contratos de concessão e de arrendamento de ativos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica aos investimentos públicos destinados a complementar obrigações de concessionários, desde que previstos nos respectivos contratos de concessão.

Art. 11. Recursos do FNIT 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, em percentual não inferior a vinte e cinco por cento, mediante convênios que estabeleçam as contrapartidas locais e formas de execução dos respectivos empreendimentos.

Art. 12. A administração da infra-estrutura viária federal e a operação dos transportes sob controle da União serão exercidas preferencialmente de forma descentralizada, promovendo-se sua transferência, sempre que possível, a entidades públicas e de outros entes da Federação, mediante delegação, ou à iniciativa privada, mediante regime de concessão, permissão ou autorização, respeitada a legislação pertinente.

Art. 13. Ficam vedadas 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.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 8 de maio de 2002

Deputado DUÍLIO PISANESCHI
Presidente

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 instituída pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, atendendo aos termos da Emenda Constitucional nº 33, de 2001, que alterou a redação dos arts. 149 e 177 da Constituição Federal. Como, à época da elaboração desta lei, não se tinha ainda uma idéia precisa do potencial de arrecadação da Cide, o § 2º do seu art. 1º determinou que, no corrente ano de 2002, deveria ser avaliada essa arrecadação e deveriam ser fixados, por meio de lei específica, os critérios e diretrizes para aplicação dos recursos arrecadados a partir do ano de 2003.

A presente iniciativa atende, pois, determinação contida na Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.

Na Lei Orçamentária de 2002, a arrecadação com a Cide está estimada em R\$7.250 milhões. A aplicação desses recursos, por seu turno, está assim distribuída pela Lei Orçamentária:

- infra-estrutura de transportes:	R\$2.708,6 milhões
- projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás:	R\$255,0 milhões
- encargos financeiros da União:	R\$4.286,4 milhões
TOTAL	R\$7.250,0 milhões

Os encargos financeiros da União, por sua vez, estão subdivididos em dois itens:

- dívida interna decorrente da Conta Petróleo (MP 2103, de 2001)	R\$2.886,6 milhões
- pagamento de subsídios	R\$1.400,0 milhões
TOTAL	R\$4.286,4 milhões

Segundo informações do Ministério de Minas e Energia, é a seguinte a situação do saldo da Conta Petróleo e do pagamento de subsídios:

1 – o saldo oficial de fechamento da Conta Petróleo em 2002 é de R\$160 milhões;

2 – existe pleito, por parte da indústria sucro-alcooleira, de contabilização de resíduo cujo valor é estimado entre R\$320 milhões e R\$580 milhões, relativo a pendências do Programa Nacional do Alcool, pleito este que está sendo discutido no âmbito do art. 7º da MP 18, de 28 de dezembro de 2001, que “*dispõe sobre*

subvenções ao preço e ao transporte do álcool combustível e subsídios ao preço do gás liquefeito de petróleo - GLP, e dá outras providências”;

3 – portanto, admitido o atendimento ao pleito da indústria sucroalcooleira, a dívida interna decorrente da Conta Petróleo corresponderia, em 2002, a um valor entre R\$480 milhões e R\$740 milhões e não mais existirá a partir de 2003;

4 – os subsídios a serem pagos restringem-se, atualmente, ao custeio do programa federal Auxílio-Gás, instituído pelo Decreto nº 4.102, de 24 de janeiro de 2002, nos termos do art. 5º da já citada Medida Provisória nº 18, de 28 de dezembro de 2001; o Auxílio-Gás será concedido às famílias com renda mensal igual ou inferior a meio salário mínimo e que atendam a outras condições estabelecidas pelo Decreto; como o subsídio será de R\$7,50 por família por mês e estima-se que cerca de 9,31 milhões de famílias preencham essas condições, a parcela da Cide a ser dispendida para esse fim será da ordem de R\$950 milhões, já incluídos os custos de divulgação e administração do programa; valores da mesma ordem repetir-se-ão nas leis orçamentárias dos anos seguintes, enquanto durar o programa Auxílio-Gás ou seu sucedâneo;

5 – os produtores de álcool do Nordeste reivindicam a manutenção - ou prorrogação – dos subsídios do Proálcool, subsídios estes estimados em, no máximo, R\$200 milhões por ano; a manutenção desses subsídios poderá ocorrer no âmbito da conversão da MP 18/2001 ou por lei específica; se aceita essa reivindicação, a despesa da ordem de R\$200 milhões irá repetir-se nas leis orçamentárias dos próximos anos.

Com base em projeções do consumo de combustíveis, o Ministério de Minas e Energia estima que a Cide proporcionará, em 2002, uma arrecadação da ordem de R\$8.300 milhões, já descontados os abatimentos referentes ao PIS/PASEP e à COFINS. O setor de comércio de combustíveis, mais conservador, estima a arrecadação líquida da Cide em cerca R\$7.700 milhões, valor também superior à estimativa contida na Lei Orçamentária de 2002.

Da análise da Lei Orçamentária de 2002, dos conteúdos da Lei 10.336/2001, da MP 18/2001, do Decreto 4.102/2002 e dos dados e informações do Ministério de Minas e Energia e do setor de comércio de combustíveis, percebe-se que:

a) a receita da Cide prevista na Lei Orçamentária de 2002 foi estimada com base em dados preliminares e será muito provavelmente maior, tanto em 2002, como nos anos subseqüentes;

b) as previsões de despesas com recursos da Cide relativas a encargos financeiros da União para 2002 estão superdimensionadas em mais de R\$2 bilhões;

c) os subsídios que poderão ser cobertos com recursos da Cide (álcool e Auxílio-Gás) estão superdimensionados em pelo menos R\$400 milhões.

É inevitável concluir que, para aplicar integralmente os recursos da Cide que serão arrecadados em 2002, haverá necessidade de emissão de créditos suplementares da ordem de R\$2,4 bilhões, em decorrência tanto do excesso de arrecadação da Cide, como da distribuição inadequada das despesas a ela vinculadas.

A análise que apresentamos não deixa dúvidas quanto à importância do presente projeto de lei, destinado a restringir a aplicação dos recursos arrecadados por meio da Cide, a partir de 2003, aos três segmentos explicitados no inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição Federal, conforme redação dada pela Emenda Constitucional nº 33 de 2001:

a) subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo, destinados a custear o programa federal “Auxílio Gás” e, eventualmente, a extensão do Proálcool, que poderão consumir até cerca de R\$1,15 bilhão por ano;

b) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás, cujos recursos serão administrados pelo Ministério do Meio Ambiente e que poderá demandar até cerca de R\$500 milhões por ano;

c) financiamento de programas de infra-estrutura de transportes, compreendendo a recuperação, a manutenção, a melhoria e a ampliação das infra-estruturas de transporte terrestre e aquaviário, que consistirá no conjunto mais amplo de aplicações, para o qual poderão ser direcionados cerca de R\$6,35 bilhões por ano, tomando como base uma arrecadação anual da ordem de R\$8,0 bilhões.

A vinculação dos recursos da Cide constitui a oportunidade de dotar o setor de transportes de uma fonte segura, contínua e confiável de financiamento, capaz de mantê-lo em condições de atender às demandas decorrentes do desenvolvimento social e econômico de nosso País.

Uma série de argumentos pode ser alinhada em favor da vinculação da Cide cobrada sobre a importação, refino e comercialização de combustíveis, em especial de gasolina e óleo diesel, com a operação, manutenção e adequação da malha federal de transportes:

1 – uma antiga cobrança, a PPE (Parcela de Preço Específico), que não tinha destinação determinada, foi substituída por um novo tributo, a Cide, com

destinação específica; estar-se-á, portanto, vinculando o que é cobrado com atividades intimamente relacionadas ao consumo do produto taxado;

2 – como a gasolina é utilizada quase que apenas por automóveis e o óleo diesel majoritariamente para atividades de transporte de cargas e passageiros (barcos e navios, caminhões, ônibus e trens), é óbvia a correlação direta entre a Cide e a utilização da infra-estrutura de transportes terrestre e aquaviário, adquirindo ela, na prática, a condição de taxa;

3 – não se pretende, e nem seria recomendável, a vinculação de tributos gerais, como ocorre com os setores de educação e saúde, mas apenas a vinculação da arrecadação incidente sobre um insumo que aciona um setor específico da economia, o qual poderá, assim, tornar-se auto-sustentável;

4 – trata-se de aplicar a arrecadação incidente sobre determinados produtos (os combustíveis) em programas destinados a reduzir e racionalizar o consumo desses mesmos produtos, com evidentes benefícios para o consumidor;

5 – neste caso, a Cide funcionará como uma espécie de “pedágio virtual”, porque o consumo de combustíveis automotivos é diretamente proporcional ao uso das vias e das demais infra-estruturas de transporte; no caso da gasolina, como o valor da Cide será de R\$0,28 por litro, um automóvel que percorra 12km com um litro desse combustível estará pagando o equivalente a R\$2,33 por cada 100km de percurso e, no caso do diesel, cujo valor da Cide será de R\$0,07 por litro, um veículo pesado que percorra 4km com um litro desse combustível estará pagando o equivalente a R\$1,75 por cada 100km de percurso, valores bem abaixo dos pedágios cobrados atualmente em algumas rodovias brasileiras;

6 – na situação atual o contribuinte está, por meio dos impostos gerais, pagando pelo desgaste que provoca no sistema viário; mas como o dinheiro arrecadado não é aplicado na manutenção e restauração deste, as vias se deterioram, há aumento do consumo de combustível, maior desgaste dos veículos e aumento dos tempos de percurso, fazendo com que o usuário pague cada vez mais por um serviço cuja qualidade é cada vez pior;

7 - a vinculação da Cide a programas de recuperação, manutenção, melhoria e ampliação da malha viária é uma forma de substituir o pedágio, o qual só deve ser aplicado às vias que ofereçam condições e serviços especiais, como pista dupla, sistemas de segurança, de comunicação (telefone público) e de socorro e

serviços médicos de emergência, além de grandes fluxos de tráfego que viabilizem sua cobrança;

8 – a vinculação da Cide a programas de manutenção e ampliação de sistemas metroviários, ferroviários suburbanos e na implantação de anéis rodoviários urbanos irá contribuir para a redução dos congestionamentos de tráfego e, conseqüentemente, para a diminuição do consumo de combustíveis, com benefícios à economia popular, com aumento do conforto e do bem-estar dos cidadãos e com a redução da poluição do ar das cidades;

9 – a vinculação da Cide a programas de manutenção, melhoria e ampliação dos sistemas ferroviários e hidroviários de transportes irá desafogar as rodovias, reduzindo, mais uma vez, o consumo de combustíveis e os problemas de tráfego, além de aumentar a segurança e conforto de passageiros e o barateamento de fretes sobre produtos de consumo e de exportação, entre outros benefícios; os investimentos em hidrovias são de importância especial para a região Amazônica, onde os barcos são os principais e, com freqüência, o único modo de transporte de passageiros e cargas;

10 – a redução do consumo de combustíveis que um amplo programa de melhoria de nossa infra-estrutura de transportes proporcionará irá refletir, sem dúvida nenhuma, no balanço de pagamentos e nas contas públicas do País, ao diminuir – e até eliminar - nossa dependência da importação de petróleo, beneficiando a sociedade como um todo.

Para ter-se uma idéia dos benefícios que a vinculação de recursos trará à sociedade brasileira, analisemos o caso das rodovias. Dados do extinto GEIPOT estimam que para cada um milhão de reais aplicado na implementação de um programa de recuperação da malha rodoviária federal brasileira, hoje bastante deteriorada, serão obtidos os seguintes resultados anuais:

- R\$600 mil de redução de custos operacionais de veículos;
- redução do consumo de até um milhão de litros de combustível, cujo valor supera, hoje, R\$1.000 mil;
- R\$270 mil de redução de perdas de safras e de avarias em mercadorias;

- redução de mais de um terço do número de acidentes que ocorrem nas rodovias, causados por deficiências de manutenção.

Em muitos casos, as taxas de retorno dos investimentos em restauração de rodovias alcançam valores superiores a 100%, com a recuperação do investimento, na forma de benefícios para a economia, no prazo de um ano, ou até menos. Para um país pobre e ainda carente de um sistema eficiente de distribuição de alimentos básicos, como o Brasil, são prognósticos bastante alentadores e que, por si só, justificariam o presente projeto de lei.

Além desses benefícios diretos, poderiam ser acrescentados outros, de mais difícil quantificação, tais como a redução dos tempos de percurso, o aumento da segurança e do conforto dos usuários, o estímulo às atividades turísticas e a redução de custos hospitalares e previdenciários (decorrentes da redução dos acidentes). Além disso, um amplo programa de recuperação da malha rodoviária federal, fundamentado no sólido modelo de financiamento que os recursos da Cide proporcionarão, irá gerar milhares de postos de trabalho, contribuindo para a redução da pobreza e para a paz social de nosso País.

Com certeza, as mesmas conclusões poderão ser tiradas quanto aos demais componentes da infra-estrutura de transportes, pois as malhas hidroviária e ferroviária, os portos e terminais, os sistemas metroviários e ferroviários urbanos estão, assim como as rodovias, há muito, carentes de recursos financeiros para recuperação, manutenção, modernização e ampliação.

O direcionamento dos recursos da Cide destinados ao setor de transportes para o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - FNIT, cuja criação ora se propõe, será a garantia de que os objetivos que levaram à aprovação e outorga, pelo Congresso Nacional, da Emenda Constitucional nº 33, de 2001, serão integralmente mantidos.

Saliente-se que a criação do FNIT está rigorosamente de acordo com a Lei nº 4.320, que, em seu Título VII, dispõe sobre os fundos especiais. Ressaltamos que o FNIT não implicará em desvio de recursos de outros setores, pois a arrecadação da Cide, nos termos em que foi criada pela Emenda Constitucional nº 33/2001, é destinada exclusivamente para os fins especificados no projeto de lei que estamos propondo. O FNIT será, pois, a garantia de manutenção da constitucionalidade da arrecadação da Cide.

O FNIT possibilitará que os recursos da Cide eventualmente não aplicados em um exercício possam ser utilizados nos anos seguintes, proporcionando, assim, a formação de um capital permanente para manter, ampliar e atualizar nossos sistemas de transporte aquaviário e terrestre. Ele permitirá o planejamento de longo prazo, inclusive para a contratação de financiamentos junto a instituições de crédito e fomento, pois será uma fonte confiável e permanente de recursos para a amortização desses empréstimos.

Dada a indiscutível importância de se manter um sistema de transportes compatível com as necessidades atuais e futuras da sociedade, que proporcione o suporte que as perspectivas de desenvolvimento econômico e social sugerem, contamos com o apoio dos ilustres Membros do Congresso Nacional para a tramitação e aprovação deste projeto de lei.

Sala da Comissão, em 8 de maio de 2002

Deputado DUÍLIO PISANESCHI

Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o relatório apresentado pelo Grupo de Trabalho criado para disciplinar a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, que concluiu pela apresentação de projeto de lei elaborado pelo relator Deputado Eliseu Resende.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Duílio Pisaneschi – Presidente, Márcio Matos e Paulo Gouvêa - Vice-Presidentes, Aracely de Paula, Ary Kara, Eliseu Resende, João Ribeiro, Lael Varella, Neuton Lima, Pedro Fernandes, Affonso Camargo, Basílio Villani, Beto Albuquerque, Chico da Princesa, Chiquinho Feitosa, Genésio Bernardino, Roberto Rocha, Albérico Filho, José Chaves, Marcelo Teixeira, Mauro Lopes, Pedro Chaves, Ben-Hur Ferreira, Carlos Santana, João Cóser, Telma de Souza, Leodegar Tiscoski, Mário Negromonte, Romeu Queiroz, Oscar Andrade, Gonzaga Patriota e Norberto Teixeira - titulares, e Iédio Rosa, Antônio Cambraia, Ildefonso Cordeiro, Íris Simões, Gustavo Fruet, Marcos Lima, Pedro Celso, Almir Sá, Simão Sessim, Carlos Dunga, José Militão, João Sampaio, Vivaldo Barbosa e Oliveira Filho - suplentes.

Sala da Comissão, em 8 de maio de 2002

Deputado DUÍLIO PISANESCHI
Presidente