

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI N.º 749, DE 2003** **(Apensado o Projeto de Lei n.º 6.962, de 2006)**

Introduz alterações na Lei n.º 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 MILTON MONTI

## **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei principal, de autoria do nobre Deputado Reinaldo Betão, pretende acrescentar três parágrafos ao art. 6º da Lei n.º 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 § 1º estabelece que a União deverá aplicar, anualmente, o equivalente a cinquenta por cento dos recursos arrecadados pela CIDE na infra-estrutura de transportes dos Estados e do Distrito Federal. As aplicações em cada Estado e no Distrito Federal serão proporcionais ao respectivo montante nele arrecadado. O § 2º, por sua vez, 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, e o § 3º 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.

Na justificação do PL principal, o Deputado argumenta que não obstante estar expresso no art. 12 da Lei n.º 10.636, de 2002, que a administração da estrutura viária federal e a operação dos transportes sob controle da União devem ser exercidas, preferencialmente, de forma descentralizada, faz-se necessário fixar um percentual de arrecadação da CIDE a ser aplicado na infra-estrutura de transportes nos Estados e no Distrito Federal.

O projeto apensado, por sua vez, pretende alterar o art. 1º da Lei n.º 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para restringir os financiamentos da CIDE em infra-estrutura de transportes, aos investimentos em manutenção, construção, operação e restauração das malhas viárias. O PL propõe, ainda, que a inobservância das restrições impostas, sujeitará a autoridade responsável às infrações descritas pelo Código Penal, pela Lei n.º 1.079/50, pelo Decreto-Lei n.º 201/67 e pela Lei n.º 8.429/92.

No prazo regimental, foi apresentada uma emenda ao projeto principal, pelo Deputado Benedito de Lira, a qual altera a redação proposta para o § 1º, especificando que os recursos arrecadados deverão ser aplicados nas infra-estruturas de transportes aquaviária, aeroviária, ferroviária, portuária, rodoviária e multimodal, proporcionalmente à arrecadação efetiva em cada modalidade.

O nobre Deputado Fernando Gonçalves nos antecedeu na relatoria do PL principal, tendo apresentado, em 11 de junho de 2003, parecer pela sua aprovação, na forma de um substitutivo. Na ocasião, apresentaram votos em separado os Deputados Leônidas Cristino e Chico da Princesa. No entanto, naquela oportunidade, o parecer e os votos em separado não chegaram a ser apreciados por esta Comissão.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O projeto principal quer elevar para cinquenta por cento o percentual dos recursos arrecadados pela CIDE a ser aplicado, anualmente, na infra-estrutura de transportes dos Estados e do Distrito Federal. No entanto, após a apresentação do projeto ocorreram mudanças no arcabouço legal que regula o tema, razão pela qual sua aprovação torna-se inviável, como explicaremos a seguir.

A Emenda Constitucional n.º 33, de 2001, introduziu no art. 177 da Constituição Federal a possibilidade de cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, instituída pela Lei n.º 10.336, de 19 de dezembro de 2001, com o objetivo de alocar 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.

Com o objetivo de estabelecer os critérios e diretrizes para aplicação dos recursos da CIDE, foi editada, em dezembro de 2002, a Lei n.º 10.636, que cria também o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – FNIT, para o qual seria destinada a parcela da CIDE atribuída ao setor de transportes. No entanto, os vetos do Presidente da República ao texto da Lei impediram a transferência dos recursos da CIDE para o FNIT, inviabilizando a sua constituição.

Em 2003, como parte das negociações da reforma tributária, o Congresso aprovou a Emenda Constitucional n.º 42, que transfere aos Estados e ao Distrito Federal 25% da arrecadação da CIDE, e destina, desse montante, 25% para os Municípios. Com o objetivo de regulamentar essa partilha dos recursos entre os entes federados, foi editada a Lei n.º 10.866, em 04 de maio de 2004. Nesse mesmo ano, com a promulgação da Emenda Constitucional n.º 44, o percentual destinado aos Estados e ao Distrito Federal subiu para 29%.

Portanto, entendemos que o projeto de lei em análise perdeu a oportunidade, já que o seu objetivo foi praticamente atendido com a aprovação das citadas emendas constitucionais e as leis que as seguiram, fixando em 29% o percentual da CIDE a ser destinado aos entes federados. Além do mais, como o percentual é fixado pela Constituição Federal, sua

alteração não poderia ocorrer por lei ordinária, mas, somente, por meio de uma Proposta de Emenda à Constituição.

Com relação ao Projeto de Lei n.º 6.962, de 2006, do ilustre Deputado Fernando Coruja, somos sensíveis à sua preocupação de alterar a Lei n.º 10.336/01, para restringir os financiamentos da CIDE em infra-estrutura de transportes, aos investimentos em manutenção, construção, operação e restauração das malhas viárias. Entretanto, algumas adequações em seu texto precisam ser realizadas, para que ele mereça a nossa aprovação. Vejamos.

A Lei n.º 10.336/01 institui a CIDE e dá destinação genérica aos recursos arrecadados, ao dispor que eles serão aplicados no subsídios ao preço e ao transporte de combustível, em projetos ambientais e em programas de infra-estrutura de transportes. O detalhamento dessas diretrizes foi estabelecido pela Lei n.º 10.636/02, que lista as ações onde os recursos da CIDE poderão ser aplicados.

O texto aprovado pelo Congresso Nacional estabelecia, no seu artigo 5º, em quais as ações de infra-estrutura de transportes os recursos poderiam ser alocados, mas o dispositivo foi integralmente vetado pelo Presidente da República, com a justificativa de que a vinculação de, no mínimo, 75% da arrecadação da Cide para o setor de transportes, comprometeria as ações nas demais áreas para as quais a contribuição foi criada. Com o veto desse artigo abriu-se, então, a brecha para que o Governo Federal utilize os recursos da CIDE para o pagamento de despesas de custeio do Ministério dos Transportes, ao invés da efetiva aplicação em investimentos.

O projeto de lei apensado tenta fechar essa lacuna, alterando a Lei n.º 10.336/01 para impor que os recursos da CIDE para o setor de transportes sejam aplicados apenas na manutenção, construção, operação e restauração das malhas viárias. Nesse propósito, o projeto de lei restringe muito as áreas passíveis de alocação do orçamento da CIDE, excluindo, até mesmo, a possibilidade de aplicação dos recursos na construção e recuperação de portos e outros terminais de transporte.

Por esse motivo, em que pese concordarmos com o mérito da matéria, em nosso entender, o melhor é restabelecer, no texto da lei, a parte do dispositivo vetado que enumerava as ações de infra-estrutura de transportes que poderiam receber verbas da CIDE. Por isso, estamos propondo

um substitutivo, até porque a Lei a ser alterada é a de n.º 10.636/02, que dispõe sobre a aplicação dos recursos da CIDE, e não a Lei n.º 10.336/01, como propõe o Autor.

Diante do exposto, no que cabe a esta comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei n.º 749, de 2003 e pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei n.º 6.962, de 2006, na forma do substitutivo que propomos.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2006.

Deputado MILTON MONTI  
Relator

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N.º 749, DE 2003**

**(Apensado o Projeto de Lei n.º 6.962, de 2006)**

Altera a Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002, que dispõe sobre a aplicação dos recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002, com o objetivo de definir em quais ações de infraestrutura de transportes poderão aplicados os recursos arrecadados por meio da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide.

Art. 2º A Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 5º-A:

“Art. 5º-A aplicação dos recursos da Cide em programas de investimento na infra-estrutura de transportes, abrangerá a infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária, e multimodal, 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, incluindo as seguintes ações:

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

b) a implantação de empreendimentos de interesse da defesa nacional. (NR)”

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

Sala da Comissão, em        de        de 2006.

Deputado MILTON MONTI