

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES – CVT**

### **Projeto de Lei nº 749/2003 (Apensado o PL nº 6.962/2006)**

*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 ELISEU PADILHA

### **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO CARLOS ZARATTINI**

O fundamento da proposição principal, conforme justificativa apresentada pelo seu Autor, é a necessidade de descentralizar a administração da infra-estrutura viária federal e a operação dos transportes sob controle da União, tal como disposto pelo art. 12 da Lei nº 10.636, de 2002. Para tanto, foi proposto direcionar 50% da arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico

– CIDE para serem aplicados pelos Estados e pelo Distrito Federal na infra-estrutura de transportes, incluindo novos incisos no art. 6º da citada lei.

Ocorre que, atualmente, a distribuição dos recursos da CIDE para aplicação em programas de infra-estrutura de transportes encontra-se disciplinada pelo inciso III do art. 159 da Constituição Federal, que determina que a União entregará 29% (vinte e nove por cento) do produto da arrecadação da contribuição de intervenção no domínio econômico prevista no art. 177, § 4º, para os Estados e o Distrito Federal, distribuídos na forma da lei. Já o § 4º desse mesmo art. 159 determina que os Estados entregarão aos respectivos Municípios 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos que receberem nos termos do inciso III.

Além disso, a proposição determina uma vinculação entre o montante efetivamente arrecadado e a participação de cada ente federativo na repartição dos recursos. Trata-se de mecanismo danoso, propenso a criar uma série de distorções e fomentar descontentamentos entre os Estados que teriam participação menor no conjunto dos recursos.

Claro está, portanto, que a determinação de aplicação de metade dos recursos da CIDE em infra-estrutura de transportes, da forma como foi sugerida no PL principal, contraria o que determina a Constituição Federal. É importante lembrar que, além do já citado art. 159, o inciso II do § 4º do art. 177 da Constituição Federal disciplina a destinação dos recursos da CIDE:

“Art. 177 .....

§ 4º A lei que instituir contribuição de intervenção no domínio econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível deverá atender aos seguintes requisitos:

I – .....

II – os recursos arrecadados 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.”

Essa destinação dos recursos é ratificada pela própria Lei nº 10.636, de 2002, cujo art. 2º assim determina:

“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. da Constituição Federal e obedecerá aos critérios e diretrizes estabelecidos em Lei.”

Quanto ao projeto apensado, seu objetivo é definir que os investimentos dos recursos da CIDE em infra-estrutura de transportes deve restringir-se a manutenção, construção, operação e restauração das malhas viárias.

O ilustre Relator tem o mesmo entendimento em relação ao projeto principal, considerando que seu conteúdo está em desacordo com o que prevê a Constituição, do que resulta seu voto pela rejeição, com o que estou de pleno acordo. Contudo, manifesta opinião favorável ao projeto apensado, invertendo em seu substitutivo o sentido da proposta originariamente posta. Em vez de definir o que seria considerado investimento em infra-estrutura de transportes, o Relator opta por estabelecer as hipóteses nas quais os recursos da CIDE não poderiam ser aplicados, em especial a reserva de contingência e o pagamento de pessoal e outras despesas correntes. Isso evitaria que fosse necessária uma nova alteração da Lei toda vez que a aplicação dos recursos em novas ações se apresentasse como necessária.

Considero acertada a preocupação do Relator, embora se deva alertar que tentativa anterior de estabelecer restrições semelhantes já foi vetada. A alegação foi a de que a prerrogativa para identificar quais as despesas que não poderão ser objeto de contingenciamento é da Lei de Diretrizes Orçamentárias e não de lei específica. Mas esse é um assunto que deve ser melhor trabalhado na Comissão de Finanças e Tributação.

Resolvido já pela própria Constituição Federal o problema dos repasses para os Estados e o Distrito Federal, é de se levar em consideração, contudo, a parcela dos recursos da CIDE que fica sob responsabilidade da União. A propósito, gostaria de me reportar ao veto do art. 5º da Lei nº 10.636, de 2002. O item vetado determinava que 75% dos recursos arrecadados seriam aplicados em infra-estrutura de transportes. Dentre as razões levantadas para o veto, destaca-se o fato de o percentual de 25% ter sido considerado insuficiente para cobertura da demanda de investimentos nas áreas da Política Energética Nacional e em projetos de meio ambiente, até mesmo porque a utilização dos recursos em finalidades outras, dentre estas o vale-gás, já era de 29% do total.

É possível que uma tal justificativa tivesse toda sua razão de ser naquela época. Hoje, com a evolução das contas públicas, por um lado, e a crescente demanda de investimento em infra-estrutura de transportes como função do próprio crescimento da economia, julgo necessário restabelecer os critérios de distribuição da CIDE. Embora seja importante a descentralização, tal como já ocorre por força do art. 159 da Constituição, isso é ainda insuficiente, dado que somente 29% dos recursos ficam realmente carimbados para aplicação em infra-estrutura de transportes. Assim sendo, gostaria de agregar mais duas diretivas ao que já propôs o Relator numa busca de contribuir com seu esforço. A primeira diz respeito à fixação do percentual de pelo menos setenta por cento (70%) dos recursos da CIDE em infra-estrutura de transportes. Preservam-se, assim, os restantes 30% para aplicação nas outras duas áreas temáticas. A segunda proposta é no sentido de fixar que pelo menos cinquenta por cento (50%) dos recursos repassados para os Estados e para o Distrito Federal

sejam aplicados em áreas pertencentes a Regiões Metropolitanas, dado que são nestas porções do território nacional que se concentram as maiores demandas. Claro que onde não houver Regiões Metropolitanas organizadas a aplicação dos recursos segue os moldes atualmente vigentes.

Diante do exposto, **meu voto é pela rejeição do PL 749/2003 e pela aprovação do PL 6.962/2006, apensado, na forma do Substitutivo anexo.**

Sala das Comissões, em                      de                      de 2007.

**Deputado Carlos Zarattini**  
**(PT/SP)**

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.962, DE 2006**

Introduz alterações na Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002, a fim de estabelecer critérios para o emprego de 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.

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à 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”*, com a finalidade de estabelecer critérios para a aplicação de recursos oriundos da referida contribuição nos fins que especifica.

Art. 2º A Lei nº 10.636, de 2002, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

*“Art. 5º-A. Em conformidade com o disposto no art. 177, § 4º, inciso II, alínea c, da Constituição Federal, é vedada a destinação de recursos da CIDE para:*

*I – o pagamento de despesas com:*

*a) pessoal e respectivos encargos sociais;*

*b) serviços de terceiros;*

*c) juros e encargos da dívida;*

*d) amortização da dívida;*

*II – a formação de reserva de contingência, excepcionados os casos previstos na Constituição Federal.*

*Parágrafo único. Constituem exceção ao disposto no caput deste artigo:*

*I – o pagamento de despesas com serviços de terceiros, na hipótese em que esses serviços digam respeito, comprovadamente, ao desenvolvimento ou à implantação de programas de infra-estrutura de transportes previstos no plano plurianual;*

*II – o pagamento de despesas com juros e encargos da dívida e com amortização da dívida, na hipótese em que os recursos tomados em empréstimo tenham sido aplicados, comprovadamente, em programas de infra-estrutura de transportes previstos no plano plurianual.*

*Art. 5º-B A aplicação dos recursos da CIDE em programas de investimento na infra-estrutura de transportes, em percentual nunca inferior a setenta por cento (70%), abrangerá a infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária, e multimodal, de responsabilidade da União, e atenderá a um ou mais dos objetivos definidos no art. 6º.*

*Art. 5º-C. Do montante de recursos repassados aos Estados e ao Distrito Federal, na forma do inciso III do art. 159 da Constituição Federal, pelo menos cinquenta por cento(50%) deverão ser aplicados em Municípios pertencentes a Regiões Metropolitanas.*

*Parágrafo único. Excetuam-se da exigência definida no caput os Estados que não tenham Regiões Metropolitanas instituídas."*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial, gerando efeitos a partir do primeiro dia do ano subsequente.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2007.

**Deputado Carlos Zarattini**  
**(PT/SP)**