



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 749-A, DE 2003

(Do Sr. Reinaldo Betão)

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste, e da Emenda 1/2003 da CVT, e pela aprovação do PL 6962/2006, apensado, nos termos do substitutivo oferecido pelo Deputado Carlos Zarattini (relator: DEP. ELISEU PADILHA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES,

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54)

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 6962/2006

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- emenda apresentada na Comissão
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer reformulado
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão
- voto em separado

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 50% (cinquenta por cento) dos recursos provenientes da arrecadação da Contribuição de que trata esta Lei na infra-estrutura de transportes dos Estados e do Distrito Federal, proporcionalmente ao montante neles efetivamente arrecadado.

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

3º A coordenação e supervisão da aplicação dos recursos de que tratam os §§ 1º e 2º deste artigo 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.

JUSTIFICATIVA

Como é de ciência ampla, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, instituiu a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), que incide sobre a Importação e a Comercialização de Petróleo e seus Derivados, Gás Natural e seus Derivados, e Álcool Etílico Combustível, com, o objetivo, entre outros, de financiar programas de infra-estrutura de transportes.

Posteriormente, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, criou o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - FNIT, vinculado ao Ministério dos Transportes, destinado a financiar programas de investimentos em infra-estrutura de transportes, com aplicação multimodal, em conformidade com os objetivos estabelecidos no art. 6º daquela norma jurídica.

A aplicação dos recursos da CIDE, na modalidade a que estamos nos referindo, nos programas de infra-estrutura de transportes tem como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento 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 de deseconomias nos 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.

Assim, nada obstante estar expresso no art. 12 da Lei nº 10.636, de 2002, que a administração da infra-estrutura viária federal e a operação dos transportes sob controle da União devem ser exercidas preferencialmente de forma descentralizada, promovendo-se sua transferência, sempre que possível, para os demais Entes da federação, mediante delegação, entendemos ser primordial a fixação de um percentual da arrecadação da referida CIDE a ser aplicado nos Estados e no Distrito Federal, na infra-estrutura de transportes em seus respectivos territórios, sempre sob a supervisão e coordenação do Poder Executivo, naturalmente a cargo do Ministério dos Transportes, sem prejuízo da administração da cobrança, arrecadação e fiscalização da referida Contribuição pela Secretaria da Receita Federal.

Isto posto, estamos apresentando o presente projeto de lei no intuito de descentralizar a política alocativa do Governo Federal em infra-estrutura de transportes, transferindo anualmente recursos da CIDE sobre Combustíveis para aplicação nos Estados e no Distrito Federal num montante anual equivalente à cinquenta por cento do que for arrecadado em seus respectivos territórios.

Sala das Sessões, em de de 2003.

Deputado REINALDO BETÃO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 10.636, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002

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.

.....

Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infra-estrutura de transportes 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.

Art. 7º (VETADO)

Art. 8º É vedada a aplicação de recursos da Cide 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. 9º (VETADO)

Art. 10. Fica criado o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - FNIT, vinculado ao Ministério dos Transportes, destinado a financiar programas de investimento em infra-estrutura de transportes.

§ 1º O FNIT é um fundo contábil, de natureza financeira, ao qual se aplica a norma contida no art. 73 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, e que observará, em suas programações orçamentárias, diretrizes aprovadas 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 § 1º e estabelecerá os regulamentos necessários à administração e ao funcionamento do FNIT.

§ 3º (VETADO)

Art. 11. Constituem recursos do FNIT:

I - (VETADO)

II - contribuições e doações originárias de instituições nacionais, estrangeiras ou internacionais;

III - financiamentos de instituições nacionais, estrangeiras e internacionais de crédito;

IV - os saldos de exercícios anteriores;

V - outros recursos destinados ao financiamento de investimentos no âmbito da sua programação, nas leis orçamentárias anuais.

§ 1º Os recursos do FNIT terão aplicação multimodal, na forma da Lei Orçamentária Anual, atendendo aos objetivos estabelecidos no art. 6º.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Os recursos dos financiamentos referidos no inciso III deste artigo serão aplicados exclusivamente nos programas ou projetos a que forem destinados, nos termos dos respectivos contratos.

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. (VETADO)

.....

LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001

INSTITUI CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO
 DOMÍNIO ECONÔMICO INCIDENTE SOBRE A
 IMPORTAÇÃO E A COMERCIALIZAÇÃO DE
 PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, GÁS NATURAL E
 SEUS DERIVADOS, E ÁLCOOL ETÍLICO
 COMBUSTÍVEL (CIDE), E DÁ OUTRAS

PROVIDÊNCIAS. A INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 107, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2001, DA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL, DISPÕE SOBRE A CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO ECONÔMICO INSTITUÍDA POR ESTA LEI.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), a que se refere os arts. 149 e 177 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.

§ 1º O produto da arrecadação da Cide será destinada, na forma da lei orçamentária, ao:

I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;

II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e

III - financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

§ 2º 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.

Art. 2º São contribuintes da Cide o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos combustíveis líquidos relacionados no art. 3º.

Parágrafo único. Para efeitos deste artigo, considera-se formulador de combustível líquido, derivados de petróleo e derivados de gás natural, a pessoa jurídica, conforme definido pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) autorizada a exercer, em Plantas de Formulação de Combustíveis, as seguintes atividades:

I - aquisição de correntes de hidrocarbonetos líquidos;

II - mistura mecânica de correntes de hidrocarbonetos líquidos, com o objetivo de obter gasolinas e diesel;

III - armazenamento de matérias-primas, de correntes intermediárias e de combustíveis formulados;

IV - comercialização de gasolinas e de diesel; e

V - comercialização de sobras de correntes.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.962, DE 2006

(Do Sr. Fernando Coruja)

Altera a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, que "Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências".

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-749/2003.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos 3º, 4º e 5º:

“Art. 1º

.....

§ 3º Entende-se por financiamento de programas de infra-estrutura de transportes, previsto no inciso III do parágrafo anterior, o investimento em manutenção, construção, operação e restauração das malhas viárias.

§ 4º Toda arrecadação, de que trata esta Lei, será obrigatoriamente aplicada em sua totalidade pelo Governo Federal, em conformidade com o disposto no parágrafo 1º deste artigo.

§ 5º A inobservância do disposto no parágrafo anterior sujeitará a autoridade responsável às infrações descritas pelo Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), pela Lei nº 1.079, de 10 de abril de 1950, pelo Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967, pela Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992 e pelas demais normas da legislação pertinente.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor no exercício fiscal seguinte ao ano de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Instituída em 2001 pela Lei nº 10.336, a Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico, não logrou seus objetivos, inicialmente, estatuídos no artigo 1º daquele diploma. Dentre os mais visíveis, destacamos o de manutenção da malha viária.

O descomprometimento do Executivo com o investimento na infra-estrutura das rodovias evidenciou-se no final de 2005 com a necessidade da operação tapa-buracos, iniciada em janeiro de 2006.

O descaso verificado refletiu-se, não só no bolso do cidadão que, não raro, arcou com despesas de oficina em vista das más condições das rodovias, mas também, com o encarecimento de produtos cujo escoamento se dá, maciçamente, por rodovias.

A arrecadação da CIDE seria suficiente à manutenção daquela infra-estrutura não fosse a interpretação larga que se confere à expressão “financiamento de programas de infra-estrutura de transportes”, que não se cinge à destinação específica de construção e manutenção das malhas viárias.

Neste sentido, acrescentamos novo parágrafo ao artigo 1º de modo a afunilar a aplicação dos recursos arrecadados a título de contribuição.

E para conferir a efetividade da aplicação dos recursos, foi preciso inserir, não só um dispositivo que vinculasse a atividade do Poder Executivo, mas outro que lhe imprimisse sanção de modo que o investimento em infra-estrutura seja efetivo.

No que diz respeito à cláusula de vigência, tendo em vista que é incerta a data da transformação da presente proposição em Lei, para se evitar transtornos com a colidência entre este texto e o do Orçamento, é preferível que a vigência tenha início no ano seguinte ao do exercício fiscal corrente.

Pelo exposto, peço aos nobres pares o apoio na aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 02 de maio de 2006.

**Deputado FERNANDO CORUJA
(PPS/SC)**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências. A Instrução Normativa nº 107, de 28 de dezembro de 2001, da Secretaria da Receita Federal, dispõe sobre a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico instituída por esta Lei.

Art. 1º Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), a que se refere os arts. 149 e 177 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.

§ 1º O produto da arrecadação da Cide será destinada, na forma da lei orçamentária, ao:

I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;

II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e

III - financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

§ 2º 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.

Art. 1º-A A União entregará aos Estados e ao Distrito Federal, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes, o percentual a que se refere o art. 159, III, da Constituição Federal, calculado sobre a arrecadação da contribuição prevista no art. 1º desta Lei, inclusive os respectivos adicionais, juros e multas moratórias cobrados, administrativa ou judicialmente, deduzidos os valores previstos no art. 8º desta Lei e a parcela desvinculada nos termos do art. 76 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

**Artigo, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 1º Os recursos serão distribuídos pela União aos Estados e ao Distrito Federal, trimestralmente, até o 8º (oitavo) dia útil do mês subsequente ao do encerramento de cada trimestre, mediante crédito em conta vinculada aberta para essa finalidade no Banco do Brasil S.A. ou em outra instituição financeira que venha a ser indicada pelo Poder Executivo federal.

**§ 1º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 2º A distribuição a que se refere o § 1º deste artigo observará os seguintes critérios:

**§ 2º, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

I - 40% (quarenta por cento) proporcionalmente à extensão da malha viária federal e estadual pavimentada existente em cada Estado e no Distrito Federal, conforme estatísticas elaboradas pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT;

**Inciso I com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

II - 30% (trinta por cento) proporcionalmente ao consumo, em cada Estado e no Distrito Federal, dos combustíveis a que a Cide se aplica, conforme estatísticas elaboradas pela Agência Nacional do Petróleo - ANP;

**Inciso II com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

III - 20% (vinte por cento) proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

**Inciso III com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

IV - 10% (dez por cento) distribuídos em parcelas iguais entre os Estados e o Distrito Federal.

**Inciso IV com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 3º Para o exercício de 2004, os percentuais de entrega aos Estados e ao Distrito Federal serão os constantes do Anexo desta Lei.

**§ 3º acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 4º A partir do exercício de 2005, os percentuais individuais de participação dos Estados e do Distrito Federal serão calculados pelo Tribunal de Contas da União na forma do § 2º deste artigo, com base nas estatísticas referentes ao ano imediatamente anterior, observado o seguinte cronograma:

**§ 4º, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

I - até o último dia útil de janeiro, os órgãos indicados nos incisos I a III do § 2º deste artigo enviarão as informações necessárias ao Tribunal de Contas da União;

**Inciso I acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

II - até 15 de fevereiro, o Tribunal de Contas da União publicará os percentuais individuais de que trata o caput deste parágrafo;

** Inciso II acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

III - até o último dia útil de março, o Tribunal de Contas da União republicará os percentuais com as eventuais alterações decorrentes da aceitação do recurso a que se refere o § 5º deste artigo.

**Inciso III acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 5º Os Estados e o Distrito Federal poderão apresentar recurso para retificação dos percentuais publicados, observados a regulamentação e os prazos estabelecidos pelo Tribunal de Contas da União.

** § 5º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 6º Os repasses aos Estados e ao Distrito Federal serão realizados com base nos percentuais republicados pelo Tribunal de Contas da União, efetuando-se eventuais ajustes quando do julgamento definitivo dos recursos a que se refere o § 5º deste artigo.

** § 6º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 7º Os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de outubro, proposta de programa de trabalho para utilização dos recursos mencionados no caput deste artigo, a serem recebidos no exercício subsequente, contendo a descrição dos projetos de infra-estrutura de transportes, os respectivos custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos.

** § 7º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 8º Caberá ao Ministério dos Transportes:

** § 8º, caput, com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

I - publicar no Diário Oficial da União, até o último dia útil do ano, os programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo, inclusive os custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos;

**Inciso I acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

II - receber as eventuais alterações dos programas de trabalho enviados pelos Estados ou pelo Distrito Federal e publicá-las no Diário Oficial da União, em até 15 (quinze) dias após o recebimento.

**Inciso II acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 9º É vedada a alteração que implique convalidação de ato já praticado em desacordo com o programa de trabalho vigente.

** § 9º com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 10 Os saques das contas vinculadas referidas no § 1º deste artigo ficam condicionados à inclusão das receitas e à previsão das despesas na lei orçamentária estadual

ou do Distrito Federal e limitados ao pagamento das despesas constantes dos programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo.

** § 10 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 11 Sem prejuízo do controle exercido pelos órgãos competentes, os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de fevereiro, relatório contendo demonstrativos da execução orçamentária e financeira dos respectivos programas de trabalho e o saldo das contas vinculadas mencionadas no § 1º deste artigo em 31 de dezembro do ano imediatamente anterior.

** § 11 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 12 No exercício de 2004, os Estados e o Distrito Federal devem enviar suas propostas de programa de trabalho para o exercício até o último dia útil de fevereiro, cabendo ao Ministério dos Transportes publicá-las até o último dia útil de março.

** § 12 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 13 No caso de descumprimento do programa de trabalho a que se refere o § 7º deste artigo, o Poder Executivo federal poderá determinar à instituição financeira referida no § 1º deste artigo a suspensão do saque dos valores da conta vinculada da respectiva unidade da federação até a regularização da pendência.

** § 13 com redação dada pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 14 Os registros contábeis e os demonstrativos gerenciais, mensais e atualizados, relativos aos recursos recebidos nos termos deste artigo ficarão à disposição dos órgãos federais e estaduais de controle interno e externo.

** § 14 acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 15 Na definição dos programas de trabalho a serem realizados com os recursos recebidos nos termos deste artigo, a União, por intermédio dos Ministérios dos Transportes, das Cidades, e do Planejamento, Orçamento e Gestão, os Estados e o Distrito Federal atuarão de forma conjunta, visando a garantir a eficiente integração dos respectivos sistemas de transportes, a compatibilização das ações dos respectivos planos plurianuais e o alcance dos objetivos previstos no art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.

** § 15 acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

Art. 1º-B Do montante dos recursos que cabe a cada Estado, com base no caput do art. 1º-A desta Lei, 25% (vinte e cinco por cento) serão destinados aos seus Municípios para serem aplicados no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

**Artigo, caput, acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 1º Enquanto não for sancionada a lei federal a que se refere o art. 159, § 4º, da Constituição Federal, a distribuição entre os Municípios observará os seguintes critérios:

**§ 1º, caput, acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

I - 50% (cinquenta por cento) proporcionalmente aos mesmos critérios previstos na regulamentação da distribuição dos recursos do Fundo de que tratam os arts. 159, I,b, e 161, II, da Constituição Federal; e

**Inciso I acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

II - 50% (cinquenta por cento) proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

**Inciso II acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 2º Os percentuais individuais de participação dos Municípios serão calculados pelo Tribunal de Contas da União na forma do § 1º deste artigo, observado, no que couber, o disposto nos §§ 4º, 5º e 6º do art. 1º-A desta Lei.

**§ 2º acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 3º (VETADO)

**§ 3º acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 4º Os saques das contas vinculadas referidas no § 3º deste artigo ficam condicionados à inclusão das receitas e à previsão das despesas na lei orçamentária municipal.

**§ 4º acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

§ 5º Aplicam-se aos Municípios as determinações contidas nos §§ 14 e 15 do art. 1º-A desta Lei.

**§ 5º acrescido pela Lei nº 10.866, de 04/05/2004.*

Art. 2º São contribuintes da Cide o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos combustíveis líquidos relacionados no art. 3º.

Parágrafo único. Para efeitos deste artigo, considera-se formulador de combustível líquido, derivados de petróleo e derivados de gás natural, a pessoa jurídica, conforme definido pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) autorizada a exercer, em Plantas de Formulação de Combustíveis, as seguintes atividades:

I - aquisição de correntes de hidrocarbonetos líquidos;

II - mistura mecânica de correntes de hidrocarbonetos líquidos, com o objetivo de obter gasolinas e diesel;

III - armazenamento de matérias-primas, de correntes intermediárias e de combustíveis formulados;

IV - comercialização de gasolinas e de diesel; e

V - comercialização de sobras de correntes.

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal

PARTE GERAL

TÍTULO I DA APLICAÇÃO DA LEI PENAL

Anterioridade da lei

Art. 1º Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal.

** Artigo com redação determinada pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.*

Lei penal no tempo

Art. 2º Ninguém pode ser punido por fato que lei posterior deixa de considerar crime, cessando em virtude dela a execução e os efeitos penais da sentença condenatória.

** Artigo, caput, com redação determinada pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.*

Parágrafo único. A lei posterior, que de qualquer modo favorecer o agente, aplica-se aos fatos anteriores, ainda que decididos por sentença condenatória transitada em julgado.

** Parágrafo com redação determinada pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.*

Lei excepcional ou temporária

Art. 3º A lei excepcional ou temporária, embora decorrido o período de sua duração ou cessadas as circunstâncias que a determinaram, aplica-se ao fato praticado durante sua vigência.

** Artigo com redação determinada pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.*

LEI Nº 1.079, DE 10 DE ABRIL DE 1950

Define os Crimes de Responsabilidade e
Regula o Respetivo Processo de Julgamento.

PARTE PRIMEIRA

Do Presidente da República e Ministros de Estado

Art. 1º São crimes de responsabilidade os que esta Lei especifica.

Art. 2º Os crimes definidos nesta Lei, ainda quando simplesmente tentados, são passíveis da pena de perda do cargo, com inabilitação, até 5 (cinco) anos, para o exercício de qualquer função pública, imposta pelo Senado Federal nos processos contra o Presidente da República ou ministros de Estado, contra os ministros do Supremo Tribunal Federal ou contra o procurador-geral da República.

Art. 3º A imposição da pena referida no artigo anterior não exclui o processo e julgamento do acusado por crime comum, na justiça ordinária, nos termos das leis de processo penal.

DECRETO-LEI Nº 201, DE 27 DE FEVEREIRO DE 1967

Dispõe sobre a Responsabilidade dos Prefeitos
e Vereadores, e dá outras providências.

Art. 1º São crimes de responsabilidade dos Prefeitos Municipais, sujeitos ao julgamento do Poder Judiciário, independentemente do pronunciamento da Câmara dos Vereadores:

I - Apropriar-se de bens ou rendas públicas, ou desviá-los em proveito próprio ou alheio.

II - Utilizar-se, indevidamente, em proveito próprio ou alheio, de bens, rendas ou serviços públicos.

III - Desviar, ou aplicar indevidamente, rendas ou verbas públicas.

IV - Empregar subvenções, auxílios, empréstimos ou recursos de qualquer natureza, em desacordo com os planos ou programas a que se destinam.

V - Ordenar ou efetuar despesas não autorizadas por lei, ou realizá las em desacordo com as normas financeiras pertinentes.

VI - Deixar de prestar contas anuais da administração financeira do Município à Câmara de Vereadores, ou ao órgão que a Constituição do Estado indicar, nos prazos e condições estabelecidos.

VII - Deixar de prestar contas, no devido tempo, ao órgão competente, da aplicação de recursos, empréstimos, subvenções ou auxílios internos ou externos, recebidos a qualquer título.

VIII - Contrair empréstimo, emitir apólices, ou obrigar o Município por títulos de crédito, sem autorização da Câmara ou em desacordo com a lei.

IX - Conceder empréstimos, auxílios ou subvenções sem autorização da Câmara, ou em desacordo com a lei.

X - Alienar ou onerar bens imóveis, ou rendas municipais, sem autorização da Câmara, ou em desacordo com a lei.

XI - Adquirir bens, ou realizar serviços e obras, sem concorrência ou coleta de preços, nos casos exigidos em lei.

XII - Antecipar ou inverter a ordem de pagamento a credores do Município, sem vantagem para o erário.

XIII - Nomear, admitir ou designar servidor, contra expressa disposição de lei.

XIV - Negar execução a lei federal, estadual ou municipal, ou deixar de cumprir ordem judicial, sem dar o motivo da recusa ou da impossibilidade, por escrito, à autoridade competente.

XV - Deixar de fornecer certidões de atos ou contratos municipais dentro do prazo estabelecido em lei.

.....
.....

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as Sanções Aplicáveis aos Agentes Públicos nos Casos de Enriquecimento Ilícito no Exercício de Mandato, Cargo, Emprego ou Função na Administração Pública Direta, Indireta ou Fundacional e dá outras providências.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa

incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta Lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Art. 2º Reputa-se agente público, para os efeitos desta Lei, todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no artigo anterior.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA nº

**Dê-se a seguinte redação ao texto proposto
pelo art. 1º do Projeto para constituir o § 1º
do art. 6º da Lei 10.636/02:**

“Art. 6º

§ 1º A União destinará, anualmente, o equivalente a 50% (cinquenta por cento) dos recursos provenientes da arrecadação da Contribuição, de que trata esta Lei, nas infra-estruturas aquaviária, aeroviária, ferroviária, portuária, rodoviária e multimodal dos Estados e do Distrito Federal, proporcionalmente ao montante neles efetivamente arrecadados.”

JUSTIFICATIVA

É preciso deixar bem claro que a aplicação dos recursos da CIDE em programas de infra-estrutura compreenderá todos os segmentos que atuam na área de transportes. Desse modo, estaremos determinando que cada Estado, e o Distrito Federal, realize seus programas observando, também, a proporcionalidade de cada segmento na efetiva arrecadação dos recursos.

Sala das Sessões, 15 de maio de 2003.

**Deputado Benedito de Lira
PP - AL**

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 infraestrutura 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 infraestrutura 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 infraestrutura 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 infraestrutura 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.

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.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Início pelo Projeto de Lei nº, 749, de 2003, cuja finalidade é determinar a repartição de recursos da CIDE entre os entes federados, em atenção ao pressuposto de se descentralizar, tanto quanto possível, a administração da infra-estrutura e a operação dos meios de transporte sob responsabilidade da União.

Muito embora a finalidade da proposta seja elogiável, receio que a promulgação da Emenda à Constituição nº 44, antecedida pela Emenda à Constituição nº 42, a tenha tornado intempestiva. De fato, na Constituição da República, já está consagrado o princípio da repartição dos recursos da CIDE, cabendo aos Estados e ao Distrito Federal 29% da receita arrecadada e, aos Municípios, 25% do que houver sido transferido a seu Estado, conforme critérios estatuídos na Lei nº 10.866, de 2004. Assim, não pode o legislador, a esta altura, ir de encontro ao que determina a Lei Maior, fixando outros percentuais de distribuição dos recursos da CIDE. Igual observação devo fazer em relação à emenda única apresentada ao Projeto de Lei nº 749, de 2003. Também ali, cuida-se de fixar repartição de recursos em desacordo com o que prevê a Constituição da República. Não posso acatá-la, portanto.

Passo, agora, ao Projeto de Lei nº 6.962, de 2006. De pronto, quero ressaltar que o enquadramento de autoridades em tipos penais ou administrativos, devido a eventual inobservância de mandamento constitucional relativo à aplicação dos recursos da CIDE, é, no meu entendimento, matéria estranha a esta Comissão. Acredito que a legislação já dê cobertura a iniciativas do Ministério Público ou do Tribunal de Contas da União que visem a corrigir e punir distorções no emprego das verbas públicas. De toda sorte, penso que o assunto cabe a outros colegiados desta Casa, não à Comissão de Viação e Transportes.

Isso posto, resta do conteúdo da proposta a intenção de caracterizar o que constitui financiamento de infra-estrutura de transportes, no

intuito, certamente, de se evitar que recursos da CIDE sejam utilizados em fins que não guardem relação com o dispositivo constitucional. Parece-me que a preocupação é justificada, embora o recurso redacional de que se valeu o autor do projeto não seja, do meu ponto de vista, o mais adequado. Digo isso porque, ao se enumerar em lei as possibilidades de aplicação dos recursos da CIDE em infraestrutura de transportes, há sempre de pairar o risco de, inadvertidamente, esquecer-se de algum programa compatível com a natureza da destinação insculpida no Texto Maior. Mais do que isso, até: pode ocorrer de surgirem novas tecnologias de transporte, com suas respectivas infra-estruturas, as quais, dessa forma, estariam fora do raio de alcance dos investimentos levados a cabo com recursos da CIDE.

Imagino que uma solução mais conveniente para o problema seja dar ênfase às hipóteses nas quais não se deseja o dispêndio de recursos da CIDE, por divergirem do objetivo fincado no art. 177 da Constituição Federal. É exatamente esta a proposta que submeto à apreciação deste Plenário. Imagino que seja o desejo de todos evitar que recursos da CIDE sejam contingenciados ou alocados ao pagamento de pessoal e outras despesas correntes que não estejam relacionadas diretamente a programas de infra-estrutura de transportes. Creio, portanto, que esse deve ser o objeto de nossa atenção.

Sendo o que tinha a dizer, **voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 749, de 2003, e pela aprovação, na forma do substitutivo anexo, do Projeto de Lei nº 6.962, de 2006.**

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA

Relator

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 vedar, nos fins que especifica, 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 dispositivo 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 vedar 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 do seguinte dispositivo:

“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. 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 18 de junho de 2007.

Deputado Eliseu Padilha
Relator

PARECER REFORMULADO

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 infraestrutura 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 infraestrutura 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 infraestrutura 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.

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.

Durante a discussão da matéria na Comissão, o Deputado Carlos Zarattini apresentou Voto em Separado, no mesmo sentido do Parecer por mim apresentado. Tendo em vista que tal Voto em Separado continha substitutivo mais abrangente e de melhor redação, acolhi dito substitutivo na íntegra.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Início pelo Projeto de Lei nº, 749, de 2003, cuja finalidade é determinar a repartição de recursos da CIDE entre os entes federados, em atenção ao pressuposto de se descentralizar, tanto quanto possível, a administração da infraestrutura e a operação dos meios de transporte sob responsabilidade da União.

Muito embora a finalidade da proposta seja elogiável, receio que a promulgação da Emenda à Constituição nº 44, antecedida pela Emenda à Constituição nº 42, a tenha tornado intempestiva. De fato, na Constituição da República, já está consagrado o princípio da repartição dos recursos da CIDE, cabendo aos Estados e ao Distrito Federal 29% da receita arrecadada e, aos Municípios, 25% do que houver sido transferido a seu Estado, conforme critérios

estatuídos na Lei nº 10.866, de 2004. Assim, não pode o legislador, a esta altura, ir de encontro ao que determina a Lei Maior, fixando outros percentuais de distribuição dos recursos da CIDE. Igual observação devo fazer em relação à emenda única apresentada ao Projeto de Lei nº 749, de 2003. Também ali, cuida-se de fixar repartição de recursos em desacordo com o que prevê a Constituição da República. Não posso acatá-la, portanto.

Passo, agora, ao Projeto de Lei nº 6.962, de 2006. De pronto, quero ressaltar que o enquadramento de autoridades em tipos penais ou administrativos, devido a eventual inobservância de mandamento constitucional relativo à aplicação dos recursos da CIDE, é, no meu entendimento, matéria estranha a esta Comissão. Acredito que a legislação já dê cobertura a iniciativas do Ministério Público ou do Tribunal de Contas da União que visem a corrigir e punir distorções no emprego das verbas públicas. De toda sorte, penso que o assunto cabe a outros colegiados desta Casa, não à Comissão de Viação e Transportes.

Isso posto, resta do conteúdo da proposta a intenção de caracterizar o que constitui financiamento de infra-estrutura de transportes, no intuito, certamente, de se evitar que recursos da CIDE sejam utilizados em fins que não guardem relação com o dispositivo constitucional. Parece-me que a preocupação é justificada, embora o recurso redacional de que se valeu o autor do projeto não seja, do meu ponto de vista, o mais adequado. Digo isso porque, ao se enumerar em lei as possibilidades de aplicação dos recursos da CIDE em infra-estrutura de transportes, há sempre de pairar o risco de, inadvertidamente, esquecer-se de algum programa compatível com a natureza da destinação insculpida no Texto Maior. Mais do que isso, até: pode ocorrer de surgirem novas tecnologias de transporte, com suas respectivas infra-estruturas, as quais, dessa forma, estariam fora do raio de alcance dos investimentos levados a cabo com recursos da CIDE.

Imagino que uma solução mais conveniente para o problema seja dar ênfase às hipóteses nas quais não se deseja o dispêndio de recursos da CIDE, por divergirem do objetivo fincado no art. 177 da Constituição Federal. É exatamente esta a proposta que submeto à apreciação deste Plenário. Imagino que seja o desejo de todos evitar que recursos da CIDE sejam contingenciados ou alocados ao pagamento de pessoal e outras despesas correntes que não estejam

relacionadas diretamente a programas de infra-estrutura de transportes. Creio, portanto, que esse deve ser o objeto de nossa atenção.

Sendo o que tinha a dizer, reformulo meu Parecer, **rejeitando a emenda apresentada pelo Deputado Benedito de Lira ao Projeto de Lei nº 749, de 2003, voto pela rejeição desse mesmo Projeto de Lei e pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.962, de 2006, nos termos do Substitutivo oferecido pelo Deputado Carlos Zarattini.**

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 749/03 ea emendaapresentada na Comissão, e aprovou Projeto de Lei nº 6.962/06, apensado, com substitutivo, nos termos do parecer reformulado dorelator, Deputado Eliseu Padilha.

O Deputado Carlos Zarattini apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Alexandre Silveira, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Brandão, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Décio Lima, Dr. Paulo Cesar, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jaime Martins, Jilmar Tatto, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Jurandy Loureiro e Milton Monti.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2007.

Deputado MAURO LOPES
Vice-Presidente no exercício da Presidência

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO
DE LEI Nº 6.962, DE 2006, APENSADO**

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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. Excetua-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 31 de outubro de 2007

Deputado Mauro Lopes
Vice-Presidente No exercício da Presidência

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:

ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo;

ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás;
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 27 de setembro de 2007.

Deputado Carlos Zarattini
(PT/SP)

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. Excetua-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 27 de setembro de 2007.

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

FIM DO DOCUMENTO
