



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.583-A, DE 2008

(Do Sr. José Paulo Tóffano)

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a fabricação de automóveis (CIDE Automóvel) e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição (relator: DEP. GERVÁSIO SILVA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a fabricação de automóveis (CIDE Automóvel), com base no art. 149 da Constituição Federal.

Parágrafo único. O produto da arrecadação da CIDE Automóvel será destinado, na forma da lei orçamentária:

I – 50% (cinquenta por cento) para programas de fomento à infra-estrutura de transporte coletivo urbano e de transporte não motorizado;

II – 35% (trinta e cinco por cento) para projetos de reflorestamento, tendo em vista o seqüestro de gases de efeito estufa;

III – 15% (quinze por cento) para programas de controle de poluição do ar por veículos automotores.

Art. 2º A União entregará aos Municípios com população acima de 100 (cem) mil habitantes e ao Distrito Federal o percentual previsto no inciso I do art. 1º, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento dos programas de fomento ao transporte coletivo urbano e ao transporte não motorizado.

§ 1º A distribuição dos recursos previstos no *caput* será proporcional ao tamanho da população de cada unidade federativa, conforme apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

§ 2º Os Municípios e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Poder Executivo federal, anualmente, até o último dia útil de outubro, proposta de programa de trabalho para utilização dos recursos mencionados no § 1º, a serem recebidos no exercício subsequente, contendo a descrição de cada projeto específico, os respectivos custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos.

§ 3º O Poder Executivo federal suspenderá o repasse de recursos aos Municípios e ao Distrito Federal, em caso de descumprimento ou recusa por inadequação do programa de trabalho a que se refere o § 2º.

Art. 3º Os projetos de reflorestamento serão executados pelo órgão ambiental competente, diretamente ou por meio de terceiros, e deverão:

I – ser prioritariamente implantados em áreas degradadas ou em áreas de preservação permanente, urbanas e rurais, incluindo as localizadas em unidades de conservação, neste caso ouvido o órgão gestor da unidade;

II – utilizar espécies nativas.

Parágrafo único. Nas áreas urbanas, também poderão ser utilizadas espécies exóticas frutíferas ou ornamentais.

Art. 4º A CIDE Automóvel tem como fatos geradores a fabricação e a importação de automóveis.

§ 1º São contribuintes da CIDE Automóvel o fabricante e o importador de automóveis.

§ 2º Entende-se por automóvel o veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, não incluído o condutor.

Art. 5º A alíquota da CIDE Automóvel corresponde a 3% (três por cento) do valor da fabricação e da importação de automóveis.

§ 1º Na hipótese de fabricação, a CIDE Automóvel devida será apurada mensalmente e paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

§ 2º Na hipótese de importação, o pagamento da CIDE Automóvel deve ser efetuado na data do registro da Declaração de Importação.

Art. 6º São isentos da CIDE Automóvel os automóveis vendidos a empresa comercial com o fim específico de exportação para o exterior.

Parágrafo único. Fica obrigada ao pagamento da CIDE Automóvel a empresa comercial exportadora que, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da data de aquisição, não houver efetivado a exportação dos produtos para o exterior.

Art. 7º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação oficial e produzirá efeitos no exercício financeiro subsequente a essa data.

JUSTIFICAÇÃO

Folha de S. Paulo, edição de 23 de maio de 2003: *“Trânsito mata quatro vezes mais que guerras, diz OMS”*.

Jornal da Comunidade (Brasília/DF), matéria de capa da edição de 17 a 23 de maio de 2008: *“Socorro – Chegamos ao carro 1.000.000”*.

Site eletrônico globo.com, 10 de maio de 2008: *“Congestionamento recorde trava SP”*.

Site eletrônico estado.com, 16 de setembro de 2007: *“Poluição de veículos cresce 5% ao ano”*.

São apenas quatro manchetes, selecionadas a esmo em nossa imprensa escrita e eletrônica, que demonstram claramente a que ponto chegamos, ao despejarmos, irrefletidamente, mais e mais veículos nas nossas ruas e estradas, provocando mais acidentes, mais congestionamentos e mais poluição atmosférica, com conseqüências deletérias ao meio ambiente e à saúde humana.

Nos últimos anos, temos assistido ao aumento espetacular da produção de automóveis no Brasil. Segundo dados divulgados na mídia, a venda de automóveis cresceu 12,5% em abril do corrente ano, em relação ao mês de março. Comparando-se os dados de venda de automóveis novos de abril de 2008 com o mesmo mês de 2007, o aumento foi de 45,7%. Atualmente, a frota nacional já é de aproximadamente 43 milhões de veículos. A facilidade de financiamento a juros baixíssimos e com prazos a perder de vista tem levado muitas pessoas a adquirir seu primeiro automóvel e, outras, a comprar um segundo, um terceiro, um quarto...

As conseqüências estão aí: os números de acidentes de trânsito e de vítimas, após ligeira redução no período imediatamente posterior ao advento do Código de Trânsito Brasileiro, voltaram a crescer com força nos últimos anos; os congestionamentos de trânsito nas metrópoles brasileiras – até em Brasília, planejada para girar sobre quatro rodas – não se limitam mais aos horários de pico e, durante estes, tornam-se intoleráveis; os níveis de poluição atmosférica não

param de piorar, a despeito da fragilidade dos sistemas de monitoramento da qualidade do ar, com as raríssimas exceções de algumas capitais.

Já passa da hora, portanto, de tomarmos providências objetivando reverter esse quadro catastrófico, o qual, se nada for feito, continuará se agravando até uma situação simplesmente insuportável, tanto para a saúde humana quanto para o meio ambiente. É preciso desestimular o uso de veículos particulares e investir mais em meios de transporte coletivo; é preciso diminuir o número de acidentes, trazendo paz às nossas “guerras” no trânsito, nos dizeres da OMS; é preciso reduzir os congestionamentos, ensejando menor perda de tempo de transporte e, por efeito, melhor qualidade de vida; é preciso ter um controle eficiente e sistemático dos níveis de poluição atmosférica, de modo a possibilitar a minimização dos danos à saúde e ao meio ambiente.

A indústria automobilística é a maior responsável pelo quadro caótico atualmente observado, e é ela que deve assumir o ônus pela sua reversão. Assim, uma das alternativas para tentar atender àquelas necessidades inquestionáveis, conformada neste projeto de lei, é a instituição de uma contribuição de intervenção no domínio econômico sobre a fabricação e a importação de veículos, chamada de CIDE Automóvel, com fulcro no art. 149 da Constituição Federal, e a exemplo do § 4º do art. 177 da Carta Suprema e da Lei 10.336/2001 (CIDE do Petróleo).

Esse tributo incidirá, portanto, sobre as atividades de fabricação e de importação de automóveis, com uma alíquota de 3%, sendo o produto da arrecadação destinado a programas de fomento ao transporte coletivo urbano em municípios com população acima de 100 mil habitantes e no Distrito Federal (50%), projetos de reflorestamento em áreas degradadas e áreas de preservação permanente, visando ao seqüestro de gases de efeito estufa (35%) e programas de controle de poluição do ar por veículos automotores, tais como o Proconve, criado por meio da Resolução nº 18, de 1986, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama (15%).

Se alguns consideram que o aumento do consumo de automóveis é bom para o crescimento econômico do País, é preciso que estejamos atentos para as suas implicações em relação ao meio ambiente e à saúde humana. O País precisa continuar a se desenvolver econômica e socialmente, mas esse desenvolvimento não deve ocorrer às custas de milhares de mortes no trânsito, de

congestionamentos cada vez mais monumentais, da dilapidação do nosso patrimônio de recursos naturais, do aumento da poluição das grandes cidades e da elevação do nível de emissões de gases responsáveis pelo aquecimento do Planeta.

Por todas essas razões, conto com o apoio dos nobres Pares para o aperfeiçoamento e a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 17 de junho de 2008.

Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO VI
DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO**

**CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL**

**Seção I
Dos Princípios Gerais**

Art. 149. Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas, observado o disposto nos artigos 146, III, e 150, I e III, e sem prejuízo do previsto no art. 195, § 6º, relativamente às contribuições a que alude o dispositivo.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios instituirão contribuição, cobrada de seus servidores, para o custeio, em benefício destes, do regime previdenciário de que trata o art. 40, cuja alíquota não será inferior à da contribuição dos servidores titulares de cargos efetivos da União.

** § 1º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 19/12/2003.*

§ 2º As contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico de que trata o caput deste artigo:

* § 2º, caput, acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.

I - não incidirão sobre as receitas decorrentes de exportação;

* Inciso I acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.

II - incidirão também sobre a importação de produtos estrangeiros ou serviços;

* Inciso II com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19/12/2003.

III - poderão ter alíquotas:

* Inciso III, caput, acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.

a) ad valorem, tendo por base o faturamento, a receita bruta ou o valor da operação e, no caso de importação, o valor aduaneiro;

* Alínea a acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.

b) específica, tendo por base a unidade de medida adotada.

* Alínea b acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.

§ 3º A pessoa natural destinatária das operações de importação poderá ser equiparada a pessoa jurídica, na forma da lei.

* § 3º acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.

§ 4º A lei definirá as hipóteses em que as contribuições incidirão uma única vez.

* § 4º acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.

Art. 149-A. Os Municípios e o Distrito Federal poderão instituir contribuição, na forma das respectivas leis, para o custeio do serviço de iluminação pública, observado o disposto no art. 150, I e III.

* Artigo, caput, acrescido pela Emenda Constitucional nº 39, de 19/12/2002 .

Parágrafo único. É facultada a cobrança da contribuição a que se refere o caput, na fatura de consumo de energia elétrica.

* Parágrafo único acrescido pela Emenda Constitucional nº 39, de 19/12/2002.

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 177. Constituem monopólio da União:

I - a pesquisa e a lavra das jazidas de petróleo e gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos;

II - a refinação do petróleo nacional ou estrangeiro;

III - a importação e exportação dos produtos e derivados básicos resultantes das atividades previstas nos incisos anteriores;

IV - o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos do País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem;

V - a pesquisa, a lavra, o enriquecimento, o reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios e minerais nucleares e seus derivados, com exceção dos radioisótopos cuja produção, comercialização e utilização poderão ser autorizadas sob regime de permissão, conforme as alíneas b e c do inciso XXIII do caput do art. 21 desta Constituição Federal.

* Inciso V com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 08/02/2006.

§ 1º A União poderá contratar com empresas estatais ou privadas a realização das atividades previstas nos incisos I a IV deste artigo, observadas as condições estabelecidas em lei.

** § 1º com redação determinada pela Emenda Constitucional nº 9, de 09/11/1995.*

§ 2º A lei a que se refere o § 1º disporá sobre:

I - a garantia do fornecimento dos derivados de petróleo em todo o território nacional;

II - as condições de contratação;

III - a estrutura e atribuições do órgão regulador do monopólio da União.

** § 2º acrescentado pela Emenda Constitucional nº 9, de 09/11/1995.*

§ 3º A lei disporá sobre o transporte e a utilização de materiais radioativos no território nacional.

** Primitivo § 2º passado para § 3º pela Emenda Constitucional nº 9, de 09/11/1995.*

§ 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:

** § 4º, caput, acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

I - a alíquota da contribuição poderá ser:

** Inciso I, caput, acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

a) diferenciada por produto ou uso;

** Alínea a acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

b) reduzida e restabelecida por ato do Poder Executivo, não se lhe aplicando o disposto no art. 150, III, b;

** Alínea b acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

II - os recursos arrecadados serão destinados:

** Inciso II, caput, acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

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

** Alínea a acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

b) ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás;

** Alínea b acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

c) ao financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

** Alínea c acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 11/12/2001.*

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

** Caput, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 15/08/1995.*

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

** Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 15/08/1995.*

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.

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. 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.*

RESOLUÇÃO CONAMA Nº 018, DE 6 DE MAIO DE 1986

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - IBAMA, no uso de suas atribuições legais e,

Considerando que os veículos automotores dos ciclos Otto e Diesel são fontes relevantes de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, fuligem e aldeídos;

Considerando que os veículos automotores do ciclo Otto são fontes relevantes de emissão evaporativa de combustível;

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui para a contínua deterioração da qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que a utilização de tecnologias adequadas, de uso comprovado, permite atender as necessidades de controle da poluição, bem como de economia de combustível;

Considerando as necessidades de prazo, para a adequação tecnológica de motores e veículos automotores novos às exigências de controle da poluição, RESOLVE:

I - Instituir, em caráter nacional, o PROGRAMA DE CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR VEÍCULOS AUTOMOTORES - PROCONVE, com os objetivos de :

reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos;

promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística, como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes;

criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso;

promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores;

estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados;

promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras à atmosfera;

II - O PROCONVE deverá contar com a participação de :

Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente;

Conselho Nacional do Petróleo;

Ministério das Minas e Energia ;

Ministério dos Transportes;

Ministério da Indústria e do Comércio;

Ministério da Ciência e Tecnologia;

Ministério da Justiça;

Órgãos Estaduais e Municipais de Controle da Poluição Ambiental;

Associações legalmente constituídas para defesa dos recursos ambientais;

Associações representativas dos fabricantes de motores, veículos automotores, equipamentos de controle de emissão e autopeças, bem como outros órgãos e entidades afetos ao programa.

III - Institui uma Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE-CAP, coordenada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente integrado pelo:

Secretário Geral do Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente para Assuntos do Meio Ambiente;

Secretário de Tecnologia Industrial ;

Presidente do Conselho Nacional de Petróleo - CNP;.

Presidente da Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes - GEIPOT;

Presidente do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e qualidade industrial - INMETRO;

Secretário Executivo do Conselho de Desenvolvimento Industrial - CDI;

Presidente do Conselho Nacional do Trânsito - CONTRAN;

Presidente da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - CETESB;

Presidente da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente - FEEMA;

Dirigente de outro órgão estadual de controle da poluição ambiente;

Diretor Geral do Instituto Nacional de Tecnologia.

Para subsidiar as decisões da CAP, a SEMA poderá convidar representantes de outros órgãos federais, estaduais e municipais, bem como associações e entidades representativas do setor privado e da comunidade.

IV - Dar competência à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE para:

identificar e propor medidas que otimizem o programa com base nos seus resultados e em estudos realizados no âmbito do PROCONVE ;

desenvolver campanhas educativas com relação à poluição do ar por veículos automotores;

Atuar junto aos governos estaduais e municipais, visando o desenvolvimento de sistemas de transportes de massa, preferencialmente elétricos, e melhoria de tráfego;

acompanhar o estado do conhecimento das técnicas e equipamentos de controle de emissão;

organizar palestras, seminários e reuniões de cunho técnico, relacionados à poluição do ar por veículos automotores;

envidar esforços para promover o desenvolvimento de profissionais, compra de equipamentos e instalação de laboratórios;

promover a realização de estudos e pesquisas relativas à poluição do ar por veículos automotores, nacionalização e desenvolvimento de tecnologias de controle de emissão, de equipamentos de ensaio e análise de emissão;

deliberar sobre a aplicação de penalidades, bem como outras ações necessárias para o acompanhamento do Programa;

supervisionar a fiscalização do atendimento ao estabelecido nesta Resolução, sem prejuízo da competência dos órgãos envolvidos;

deliberar sobre os casos omissos.

V - Atribuir ao IBAMA a competência para:

emitir para fins de controle da poluição do ar a LICENÇA PARA USO DA CONFIGURAÇÃO DE VEÍCULOS OU MOTOR - LCVM em Território Nacional, fundamentando-se no CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO DO VEÍCULO OU MOTOR - CAC, expedido pela STI e nos documentos apresentados pelo fabricante;

emitir as notificações necessárias às empresas industriais, fundamentando-se, quanto a certificação de conformidade e acompanhamento da produção de veículos, motores e peças de reposição, nas ações e atribuições do CONMETRO, através da sua Secretaria Executiva;

estabelecer convênios, contratos e atividades afins com órgãos e entidades que, direta ou indiretamente, possam contribuir para o desenvolvimento do PROCONVE;

delegar a outros órgãos estaduais, atribuições previstas nesta Resolução.

VI - Estabelecer os LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO de poluentes do ar para os motores e veículos automotores novos:

1. Veículo leves com motores do ciclo Otto

1.1. Para as novas configurações de veículos automotores leves lançadas comercializadas a partir de 19 de junho de 1988, a emissão de gases de escapamento não deverá exceder os seguintes valores:

monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro

hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro

óxidos de nitrogênio 2,0 gramas por quilômetro

teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.2. A partir de 1º de janeiro de 1989, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder, para os modelos descritos em 1.2.1., os seguintes valores:

monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro

hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro

óxidos de nitrogênio: 2,0 gramas por quilômetro

teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.2.1. Modelos dos veículos sujeitos aos limites de emissão :

UNO 1300 álcool (exceto Sx);

UNO 1050 gasolina;

Prêmio 1300 álcool;

Corcel álcool;

Belina álcool;

Del Rey álcool (exceto câmbio automático) ;

Scala álcool (exceto câmbio automático) ;

Escort álcool (exceto XR3);

Monza 1600 álcool e gasolina;

Monza 1800 álcool e gasolina;
Gol 1600 álcool e gasolina (motor refrigerado a água) ;
Chevette 1600 álcool e gasolina;
Voyage 1600 álcool e gasolina;
Parati 1600 álcool e gasolina;
Saveiro 1600 álcool e gasolina (motor refrigerado a água).

1.3. A partir de 1º de janeiro de 1990, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves, com exceção dos veículos leves não derivados de automóveis, não deverá exceder os seguintes valores:

monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro
hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro
óxidos de nitrogênio : 2,0 gramas por quilômetro
teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.4. A partir de 1º de janeiro de 1992, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder os seguintes valores:

1.4.1. Veículos leves não derivados de automóveis:

monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro
hidrocarbnnetos: 2,1 gramas por quilômetro
óxidos de nitrogênio: 2,0 gramas por quilômetro
teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento

1.4.2. Todos os veículos com exceção dos descritos em 1.4.1. :

monóxido de carbono: 12,0 gramas por quilômetro
hidrocarbonetos: 1, 2 gramas por quilômetro
óxidos de nitrogênio: 1,4 gramas por quilômetro
teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 2,5 por cento

1.5. A partir de 1º de janeiro de 1997, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder os seguintes valores:

monóxido de carbono: 2,0 gramas por quilômetro
hidrocarbonetos: 0,3 gramas por quilômetro
óxidos de nitrogênio: 0,6 gramas por quilômetro
teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 0,5 por cento

1.6. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos específicos para as emissões de aldeídos e outros compostos orgânicos pelo tubo de escapamento de veículos automotores leves, hoje englobados e expressos como hidrocarbonetos, bem como coordenará a revisão dos limites destes últimos, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP, quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1988, o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos para aprovação.

1.7. A partir de 1º de janeiro de 1988, a emissão de gases do cárter de veículos automotores leves deve ser nula em qualquer regime de trabalho do motor.

A partir de 1º de janeiro de 1990, a emissão evaporativa de combustível de veículos automotores leves não deverá exceder o limite máximo de 6,0 g/ensaio.

O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários à revisão dos limites máximos de emissão, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos, para aprovação.

1.9. O fabricante poderá solicitar ao IBAMA a dispensa do atendimento aos limites máximos de emissão de gás de escapamento, para os veículos automotores leves, cuja produção seja inferior a 2.000 unidades por ano e que são dotados de mesma configuração de carroçaria, independentemente de sua mecânica e do tipo de acabamento disponível.

Podem ainda ser dispensados aqueles que, mesmo pertencendo a uma configuração de veículo à qual são aplicáveis os limites máximos de emissão, constituem-se numa série para uso específico ou seja: uso militar, uso em provas esportivas e lançamentos especiais, assim considerados a critério e julgamento da CAP.

O total geral máximo admitido, por fabricante, é de 5.000 unidades por ano.

.....

.....

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em tela institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico tendo como fato gerador a importação e a fabricação de automóveis (CIDE Automóvel), com base no art. 149 da Constituição Federal. Como automóvel, considera-se o veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, não incluído o condutor.

São previstos como sujeitos passivos da cobrança o fabricante e o importador de automóveis. A alíquota fixada é de 3% do valor da fabricação ou da importação do automóvel. Ficam isentos os automóveis vendidos a empresa comercial com o fim específico de exportação para o exterior.

É determinado que o produto da arrecadação da CIDE Automóvel seja destinado: 50% para programas de fomento à infra-estrutura de transporte coletivo urbano e de transporte não motorizado; 35% para projetos de reflorestamento, tendo em vista o seqüestro de gases de efeito estufa; e 15% para

programas de controle de poluição do ar por veículos automotores. A União deve repassar aos Municípios com mais de cem mil habitantes e ao Distrito Federal a parcela destinada aos programas de transporte coletivo urbano e de transporte não motorizado, considerada a respectiva população. Para tanto, os Municípios devem elaborar e implementar programa de trabalho específico, assegurado o devido controle do Poder Executivo federal.

Aberto o prazo regimental nesta Câmara Técnica, não foram apresentadas emendas.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os instrumentos econômicos de política ambiental, não há qualquer dúvida, devem ter sua aplicação incentivada por esta Casa de Leis. Historicamente, nosso corpo de normas ambientais, nos diferentes níveis de Governo, tem-se concentrado nos chamados instrumentos de comando e controle, cuja eficácia se tem mostrado insuficiente em face das complexas demandas associadas à causa ambiental e sua relação com o desenvolvimento socioeconômico.

Os poucos exemplos de instrumentos de política ambiental já adotados no país, como o ICMS Ecológico, bem mostram a relevância de uma mudança de rumo na Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), com aumento das iniciativas que incorporem a lógica do mercado à proteção dos recursos naturais e ao controle da poluição. Sabedores disso, há não muito tempo atrás esta Comissão debateu, intensamente, e aprovou a proposta do chamado “Imposto de Renda Ecológico”, que se encontra atualmente pronta para análise pelo Plenário.

Apesar do exposto, avalia-se que a idéia da CIDE Automóvel não reúne condições de prosperar. Explicarei o porquê.

Em primeiro lugar, o fato gerador previsto não é idêntico ao da CIDE já existente relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível, baseada no art. 177, § 4º, de nossa Carta Magna, mas apresenta algum nível de relação com ele.

A partir da previsão da Constituição, a Lei 10.336/2001 criou e regulou a CIDE combustíveis, cujos recursos devem ser 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; e ao financiamento de programas de infra-estrutura de transportes (art. 177, § 4º, II, CF). Vinte e nove por cento são repassados aos Estados e ao Distrito Federal, para aplicação em infra-estrutura de transportes (art. 159, *caput*, III, CF).

Não se está afirmando, de forma alguma, que se trata de uma bitributação. O que se questiona é que, ao trabalhar com fatos geradores com proximidade conceitual, acirra-se a reação contrária da população em relação à cobrança de mais um tributo. Cumpre lembrar que, apesar de o sujeito passivo do tributo proposto serem os fabricantes e importadores de automóveis, essa cobrança será repassada a todos os compradores de automóveis. Com isso, abre-se caminho para que os tributos ambientais sejam vistos de forma negativa pelos brasileiros, o que decididamente não é recomendável.

Além disso, acredita-se que, como estamos no meio de um processo de debate sobre a reforma tributária, que inclui a análise de uma série de emendas na linha da reforma tributária, impõe-se cautela quanto à aprovação de propostas que enfrentam o tema de forma pontual. Faz mais sentido, hoje, estudar a tributação ambiental de uma forma sistêmica.

Como ficaria a proposta da CIDE automóvel, por exemplo, se a reforma tributária viesse a optar por uma CIDE mais ampla sobre todos os produtos potencialmente capazes de causar relevante poluição ou degradação ambiental? Em outras palavras, podemos estar gerando conflitos com o conteúdo de propostas insertas nas discussões da reforma tributária.

Assim, mesmo aplaudindo a intenção do ilustre Autor, sou pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.583, de 2008.

É o Voto.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2008.

Deputado GERVÁSIO SILVA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.583/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gervásio Silva. O Deputado Sarney Filho apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ricardo Tripoli, Jorge Khoury e Marcos Montes - Vice-Presidentes, Edson Duarte, Gervásio Silva, Paulo Teixeira, Rebecca Garcia, Reinaldo Nogueira, Sarney Filho, Fábio Souto, Luiz Carreira, Moacir Micheletto, Moreira Mendes e Wandenkolk Gonçalves.

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 2008.

Deputado RICARDO TRIPOLI
Presidente em exercício

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO SARNEY FILHO

A proposição em pauta prevê a instituição de uma Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, com espeque no art. 149 da Constituição Federal, sobre a fabricação e a importação de veículos, chamada de CIDE Automóvel, tomando como modelo a CIDE do Petróleo, prevista no § 4º do art. 177 da Lei Maior e na Lei 10.336/01.

O projeto de lei pretende que esse tributo incida sobre as atividades de fabricação e de importação de automóveis, tendo sido estipulada uma alíquota de 3% e sendo o produto da arrecadação destinado a programas de fomento ao transporte coletivo urbano em municípios com população acima de 200 mil habitantes e no Distrito Federal (50%), projetos de reflorestamento em áreas degradadas e áreas de preservação permanente (APPs), visando ao seqüestro de gases de efeito estufa (35%), assim como programas de controle de poluição do ar por veículos automotores (15%).

Conforme a justificativa do nobre Autor, se alguns consideram que o aumento do consumo de automóveis é bom para o crescimento econômico do País, é preciso que estejamos atentos para as suas implicações no meio ambiente e na saúde humana. O País precisa continuar se desenvolvendo econômica e

socialmente, mas esse desenvolvimento não deve ocorrer às custas do aumento do número de mortes no trânsito, de congestionamentos monumentais, da dilapidação do patrimônio natural, do aumento da poluição nas grandes cidades e da elevação do nível de emissões de gases responsáveis pelo aquecimento do Planeta.

Ainda segundo o ilustre Autor, como a maior responsável por esse quadro caótico é a cadeia da indústria automobilística, por despejar um número cada vez maior de veículos nas ruas e estradas e facilitar a sua aquisição mediante financiamentos a juros baixos e prazos extensos, é ela que deve assumir o ônus pela sua reversão. Mesmo que haja um repasse aos compradores do aumento do custo dos veículos, como afirma o nobre Relator, a CIDE Automóvel servirá para desestimular o uso de veículos particulares e promover maior investimento em meios de transporte coletivo, uma vez que a maior parcela dos recursos arrecadados terá justamente essa destinação.

Além disso, esta proposição vem ao encontro da demanda da própria população urbana por cidades menos afetadas por trânsito congestionado e poluição atmosférica, como demonstra, por exemplo, o movimento “Dia Mundial Sem Carro”, que acontece anualmente em todo o mundo no dia 22 de setembro. A idéia desse movimento começou na França em 1998, chegou ao Brasil em 2001 e se espalhou por outros países, alcançando cerca de duas mil cidades no corrente ano de 2008.

Outro exemplo vem da cidade de Washington/EUA, que aprovou em 2006 a Lei *Commute Trip Reduction (CTR Law)*, que determinou aos condados locais com os maiores índices de poluição e de engarrafamento no trânsito o desenvolvimento de planos para reduzir a circulação de veículos com um único ocupante. A lei encorajou as pessoas a utilizar meios de transporte alternativos, como metrô, bicicleta, caminhada e, principalmente, a carona solidária. Com a retirada das ruas de 19.200 veículos a cada manhã, reduziu-se o atraso das pessoas a seus compromissos em 18%, o consumo de gasolina em aproximadamente 7,9 milhões de galões e as emissões de dióxido de carbono em 85.600 t/ano.

Seja nos Estados Unidos ou aqui, a conclusão é a mesma: o congestionamento no trânsito atrapalha o crescimento da economia e o bem-estar social como um todo, pois afeta o custo dos transportes e deslocamentos, piora a

qualidade do ar e reduz o tempo das pessoas para outras atividades produtivas e de lazer. É preciso, portanto, ter em mente a noção de cidadania e de responsabilidade socioambiental, que constituem, em suma, o objetivo final do projeto de lei em foco.

Ademais, não procedem os argumentos alinhavados pelo ilustre Relator para a rejeição da proposição. Em primeiro lugar, os fatos geradores da CIDE do Petróleo e da CIDE Automóvel são totalmente distintos: no primeiro caso, trata-se da importação e comercialização de petróleo e gás natural e seus derivados, bem como de álcool etílico combustível, enquanto que, no caso presente, é a importação e a fabricação de automóveis. Em segundo lugar, a reforma tributária não está prevendo uma CIDE ambiental ampla, como afirmado. Por fim, o texto da reforma tributária aprovado na Comissão Especial insere o poluidor-pagador como um princípio do sistema tributário, o que reforça, ainda mais, a oportunidade da CIDE Automóvel.

Em vista do exposto, e solicitando escusas ao ilustre Relator por dele divergir, VOTO pela **aprovação do Projeto de Lei nº 3.583, de 2008**.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2008.

Deputado SARNEY FILHO

FIM DO DOCUMENTO
