
STF definirá futuro da aplicação da Cide-Combustível

A Contribuição sobre a Intervenção no Domínio Econômico (Cide-Combustível) foi instituída pela Lei 10.336, de 19 de dezembro de 2001, em complemento à Emenda Constitucional 33, também do mesmo ano. O tributo, incidente sobre a importação e comercialização do petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível, tinha como finalidade o financiamento de projetos ambientais relacionados à indústria do petróleo e do gás e o financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

Já no ano seguinte, 2002, foi promulgada a Lei 10.636, que criava o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transportes (FNIT), dispunha sobre a aplicação dos recursos da Cide e criava quotas de distribuição para estados, municípios e modais de transporte. Em 2004, a Lei 10.866 acrescentou o artigo 1º à Lei 10.336/01, atribuindo ao Tribunal de Contas da União a responsabilidade de calcular, a partir do exercício de 2005, os percentuais de participação dos Estados e do Distrito Federal, que foram definidos por meio da Decisão Normativa 65 de fevereiro de 2005, do TCU.

As duas leis, a 10.336/01 e a 10.636/02, já foram objeto de inúmeras polêmicas e estão sendo novamente contrapostas. Sob a alegação de que a Constituição Federal, em seu artigo 177, limita a utilização dos recursos da Cide – Combustível “apenas e tão somente às finalidades econômica, ambiental e de inversão no segmento transporte”, o procurador-geral da República, Antonio Fernando Souza, entrou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 3.970) no Supremo Tribunal Federal, questionando o uso dos recursos da Code pela Administração Pública. O objetivo da ADI é evitar a geração de superávit financeiro-orçamentário do balanço de pagamentos.

E não sem razão. O órgão responsável pelo recolhimento da Cide é a Secretária da Receita Federal. Uma simples visita à página da Receita Federal na internet permite conferir o valor arrecadado com o tributo ano a ano. Em 2006, por exemplo, o valor arrecadado soma R\$ 7.918 milhões, na tabela que tem como base o IPCA. Esse valor tem crescido aos poucos desde 2002, quando a arrecadação foi de R\$ 7.241 milhões — e teve picos durante a fase mais grave da última crise do petróleo. Somado aos dois anos anteriores totaliza algo em torno de R\$ 45 bilhões de arrecadação com a Cide.

Diante desses números, não é necessário uma grande investigação ou um estudo qualquer, bastando um breve exame do estado em que se encontram a nossa malha rodoviária e ferroviária e a infra-estrutura portuária hidroviária, para que se evidencie o desvio de finalidade da Cide.

É importante questionarmos igualmente sobre o que será feito com estes recursos a serem arrecadados no futuro, depois do leilão realizado pelo governo Lula que concedeu à administração privada, 2,6 mil quilômetros de rodovias federais, pelo período de 25 anos. Em troca, os vencedores têm o compromisso de investir R\$ 19 bilhões em manutenção, melhoria e duplicação de algumas delas. Ainda no início de outubro, a Vale do Rio Doce pagou R\$ 1,4 bilhão para explorar os 720 quilômetros do trecho Açailândia, Maranhão, Tocantins e Pará, da Ferrovia Norte-Sul. Vale lembrar que é vedada a aplicação de recursos da Cide em investimentos definidos como de responsabilidade dos concessionários nos contratos de concessão.

Não se trata de questionar as privatizações, até porque hoje, o processo é irreversível e mostrou-se o mais adequado para resolver os problemas de infra-estrutura do país, haja vista as estradas estaduais que foram privatizadas e oferecem condições infinitamente melhores aos usuários, enquanto o investimento do governo Lula na recuperação das vias federais resumiu-se aos R\$ 410 milhões usados na Operação Tapa-Buraco, cujo resultado, todos já conhecemos.

Por outro lado, não é concebível que o poder público descumpra norma a qual está obrigado, que determina aonde ele deve aplicar os recursos.

Agora, está nas mãos dos ministros do Supremo Tribunal Federal redefinir o destino dos recursos da Cide quando do julgamento da ADI. Até porque, segundo a Associação Brasileira de Infra-Estrutura, ainda há 15 mil quilômetros de vias que poderiam ser objeto de concessões ou parcerias público-privadas. E a arrecadação da Cide poderia pavimentar muito desse chão e acabar com um dos entraves ao crescimento da economia brasileira.

Date Created

31/10/2007