

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.141, DE 2013 (Apenso os PL nº 5.804, de 2013, nº 6.949, de 2013, nº 954, de 2015 e nº 5.485, de 2016)

Altera a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar da 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 os produtos utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e transporte coletivo urbano alternativo.

Autor: Deputado CAMILO COLA

Relator: Deputado ALBERTO FILHO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei acima ementado pretende isentar 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, os produtos vendidos por produtor, formulador ou importador a pessoa jurídica prestadora de serviços públicos de transporte coletivo urbano ou transporte coletivo urbano alternativo, nos termos do regulamento.

O autor do projeto justifica sua iniciativa argumentando que a chamada “CIDE/Combustíveis” é tributo com forte natureza extrafiscal, mas possui relevante impacto sobre o preço dos combustíveis. Acrescenta que a incidência de um tributo sobre gasolina e diesel, somada à correção de preços, eleva as tarifas do transporte público, prejudicando os usuários desse serviço.

Ao projeto principal foi apensado o PL nº 5.804, de 2013, de autoria dos Deputados Carlos Sampaio e Nilton Leitão, que *“Altera o art. 7º da Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre a contribuição destinada à Seguridade Social, e o art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as alíquotas das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP – e para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS –, incidentes sobre a venda de óleo diesel”*.

Também apensado, o PL nº 6.949, de 2013, cujo autor é o Deputado Acelino Popó, tenciona reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, e também zerar a alíquota da CIDE/Combustíveis incidente sobre óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

O PL nº 954, de 2015, de autoria do Deputado Alceu Moreira, tem por objetivo reduzir a zero as alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes. Justifica-se a proposta pelo impacto direto do preço do óleo diesel em vários segmentos da cadeia produtiva nacional e no transporte de produtos e insumos de todos os setores econômicos.

Por fim, o PL nº 5.485, de 2016, cujo autor é o Deputado Mário Negromonte Jr., tenciona autorizar o Poder Executivo a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados por empresas de transporte coletivo urbano, limitada a 50% do preço médio do combustível nas unidades de produção da Petrobrás.

Nos termos do art. 32, inciso VII, alínea “a” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria, no que respeita aos transportes urbanos.

Na sequência, as proposições serão encaminhadas para análise de mérito da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Finanças e Tributação, que também deverá manifestar-se sobre sua

adequação financeira e orçamentária. Por fim, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das propostas serão analisadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Inicialmente, cabe destacar que, antes da redistribuição dos projetos, a qual incluiu esta Comissão de Desenvolvimento Urbano na análise de mérito das proposições, as proposições, com exceção do PL nº 5.485, de 2016, apensado posteriormente, já haviam recebido parecer do Deputado Aureo, na Comissão de Viação e Transportes – CVT –, o qual não chegou a ser apreciado naquele órgão técnico.

Dessa forma, por concordarmos com a análise realizada pelo então relator da matéria, incorporamos em nosso voto as manifestações anteriores que dizem respeito ao transporte urbano, objeto de apreciação desta Comissão.

Por oportuno, esclarecemos que, ainda antes da apensação do PL nº 5.485, de 2016, apresentamos parecer em que nos manifestávamos pela aprovação do conjunto de propostas em análise, na forma de um substitutivo, o qual recebeu duas emendas. Desse modo, nosso voto passa, agora, a incorporar a análise das emendas ao substitutivo e do PL nº 5.485, de 2016.

As propostas em pauta vão ao encontro da razão que desencadeou a série de manifestações que ocorreram em todo o País no mês de junho de 2013. Protestou-se, entre outras coisas, contra o aumento das tarifas de transporte público. O encarecimento dessas tarifas, que vem expulsando do sistema boa parte dos usuários cujo poder aquisitivo não oferece condições de arcar com os seus custos, chegou ao limite do suportável para os demais usuários do serviço. A pressão das manifestações provocou o

recuo dos aumentos estabelecidos pelo Poder Público, o que ocorreu em detrimento de investimentos previstos em outros setores da esfera municipal.

Quatro principais fatores têm sido apontados como responsáveis pelo encarecimento das tarifas de transportes. São eles: 1) o aumento, acima da inflação, dos custos dos insumos – combustíveis, peças e acessórios, veículos e pneus; 2) a elevada carga tributária; 3) o incremento do número de benefícios concedidos pela legislação (gratuidades e reduções de tarifas) sem a correspondente criação de fontes de custeio; e 4) a baixa produtividade das redes de transportes, causada pelas ineficiências do sistema.

O projeto principal, ao reconhecer o peso excessivo da carga tributária na composição da tarifa dos transportes públicos coletivos de passageiros, propõe isentar da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico – CIDE – incidente sobre combustíveis os produtos destinados a pessoa jurídica que preste serviços públicos de transporte coletivo urbano ou transporte coletivo urbano alternativo.

Segundo estudo publicado em 2006 pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, vinculada ao Ministério das Cidades, intitulado “Propostas de Barateamento das Tarifas do Transporte Público Urbano”, os tributos participam diretamente da formação das tarifas de ônibus urbanos em aproximadamente 9%, além da parcela decorrente de sua incidência também sobre os demais insumos. Com tal evidência, não é de se surpreender que propostas de desoneração tributária para o setor tenham sido já cogitadas pelo Poder Público. Contudo, se alguma providência nesse sentido foi tomada, não alcançou os resultados esperados de conter o aumento das tarifas de transporte.

A desoneração do transporte público de passageiros mediante a isenção da cobrança da CIDE, na forma proposta pelo projeto de lei principal, será capaz, em nosso entender, de permitir que o serviço de transporte coletivo se torne mais acessível à população e de viabilizar uma política nacional de mobilidade urbana, nos moldes previstos pelo Governo Federal, para corrigir as distorções na oferta do serviço público de transporte de passageiros.

Sobre o projeto, temos apenas a fazer uma ressalva quanto à isenção da CIDE para o transporte coletivo urbano alternativo. Esse

tipo de transporte pode vir a ser confundido com o transporte informal ou clandestino que se alastra indevidamente, por uma série de razões, em nossas cidades, e que prejudica a eficiência e a eficácia do serviço de transporte coletivo de passageiros legalizado.

No que se refere ao PL nº 5.804, de 2013, apenso, nota-se que seu objetivo também é a desoneração do transporte público, para reduzir as tarifas cobradas aos usuários, o que consideramos válido. Para tanto, propõe diminuir a contribuição do setor para a previdência social, de 2% para 1% da receita bruta. Além disso, propõe a redução a zero das alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes, as quais são atualmente fixadas, respectivamente, em 4,21% e 19,42%.

Quanto ao PL nº 6.949, de 2013, embora com redação distinta, um de seus objetivos é idêntico ao do PL principal, qual seja isentar da CIDE o óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros. O outro objetivo é tratado também pelo PL nº 5.804, de 2013, que é a redução a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel.

No PL nº 6.949, de 2013, no entanto, a redução a zero das alíquotas seria apenas no óleo diesel utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, enquanto no PL nº 5.804, de 2013, todo o óleo diesel vendido não sofreria tarifação no PIS/PASEP e na COFINS.

O PL nº 954, de 2015, que representa demanda trazida pelo movimento nacional de caminhoneiros, realizado nos meses de fevereiro e março de 2015, propõe a redução a zero das alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes, não importando qual seja a destinação do combustível.

Já o PL nº 5.485, de 2016, embora represente medida meramente autorizativa, a ideia de se conceder algum tipo de subvenção econômica ao transporte público, no mérito, merece ser aproveitada. Mais prática e efetiva, entretanto, é a desoneração na CIDE/Combustíveis, na

contribuição para a previdência e para o PIS/PASEP e a COFINS, proposta no substitutivo.

Sabemos da dificuldade em se aprovar medida mais ampla, notadamente em períodos de forte ajuste fiscal, razão pela qual, do ponto de vista do mérito, julgamos mais adequado que a redução a zero das alíquotas beneficie apenas o óleo diesel utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, que entendemos prioritário.

Quanto às emendas apresentadas ao substitutivo inicial, concordamos com a ampliação da desoneração proposta também para o gás natural veicular – GNV –, desde que utilizado no transporte coletivo de passageiros.

Realmente o GNV é uma fonte mais limpa de energia que o óleo diesel, sendo extremamente recomendável, do ponto de vista da proteção ao meio ambiente urbano, que os benefícios propostos sejam estendidos às operações com gás natural, até como forma de incentivar a mudança para esse combustível.

No caso da isenção da CIDE/Combustíveis, esclarecemos não ser necessária alteração na redação do substitutivo, visto que o gás natural já está entre os produtos listados no art. 3º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.

Diante de todo o exposto, votamos pela APROVAÇÃO do PL nº 5.141, de 2013, do PL nº 5.804, de 2013, do PL nº 6.949, de 2013, do PL nº 954, de 2015, e do PL nº 5.485, de 2016, bem como votamos pelo ACOLHIMENTO da Emenda nº 1 e da Emenda nº 2, apresentadas ao Substitutivo, na forma do novo Substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado ALBERTO FILHO
Relator

2016-7767.docx

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.141, DE 2013 e aos apensos, PL Nº 5.804, DE 2013, PL nº 6.949, de 2013, PL nº 954, de 2015 e PL nº 5.485, de 2016

Altera as Leis nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001; nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011; e nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, para desonerar de tributos os serviços públicos de transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal, metropolitano, interestadual e internacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as Leis nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001; nº 12.546, 14 de dezembro de 2011; e nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, para desonerar de tributos os serviços públicos de transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal, metropolitano e interestadual e internacional.

Art. 2º A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“Art. 10-A. São isentos da CIDE os produtos referidos no art. 3º, vendidos por produtor, formulador ou importador a pessoa jurídica que preste serviços públicos de transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal, metropolitano, interestadual ou internacional.”

Art. 3º O art. 7º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 13:

“Art. 7º.....

§ 13. *Fica reduzida para 1% (um por cento) a alíquota prevista no caput para as empresas que prestem serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal, metropolitano, interestadual ou internacional.” (NR)*

Art. 4º O inciso II do art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

II – incidente sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes:

a) 0,0% (zero por cento) e 0,0% (zero por cento), quando a venda for destinada e o óleo utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros;

b) 4,21% (quatro inteiros e vinte e um centésimos por cento) e 19,42% (dezenove inteiros e quarenta e dois centésimos por cento), para os demais casos;

III – incidente sobre a receita bruta decorrente da venda de gás liquefeito de petróleo - GLP derivado de petróleo e de gás natural:

a) 0,0% (zero por cento) e 0,0% (zero por cento), no caso do gás natural veicular, quando a venda for destinada e o gás utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros;

b) 10,2% (dez inteiros e dois décimos por cento) e 47,4% (quarenta e sete inteiros e quatro décimos por cento), no caso do GLP e para os demais casos do gás natural;

.....”(NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado ALBERTO FILHO
Relator