



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DEPUTADO FEDERAL ALEXANDRE LEITE

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 8.198, DE 2017

Acrescenta o art. 10-A à Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para instituir isenção da Cide para combustíveis comercializados com taxistas e empresas de transporte de passageiros.

Autor: Deputado NIVALDO ALBUQUERQUE

Relator: Deputado ALEXANDRE LEITE

I – RELATÓRIO

Vem à Comissão de Viação e Transportes o Projeto de Lei nº 8.198, de 2017, de autoria do Deputado Nivaldo Albuquerque. A iniciativa acrescenta dispositivos à Lei nº 10.336, de 2001, que instituiu a chamada “Cide Combustível”, com o objetivo de isentar taxistas e empresas de transporte de passageiros da referida contribuição, no ato de aquisição de combustível. Para fazer jus à isenção, o projeto determina que os beneficiários sejam habilitados pela Secretaria da Receita Federal. Segundo a proposição, os que utilizarem o combustível com finalidade diversa do transporte de passageiros estão sujeitos à cassação da habilitação e ao pagamento de multa.

De acordo com o autor, o “*estímulo à circulação das pessoas mediante veículos coletivos deve ser constante*”, de modo que a isenção proposta possibilitará a redução dos custos dos operadores e a consequente redução do preço das tarifas.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

É preciso lembrar, de início, que a Cide-Combustíveis foi criada com o apoio dos interessados no desenvolvimento do setor de transportes, pois a contribuição garantiria recursos exclusivos para investimento em infraestrutura de transportes, tanto pela União, como por Estados e Municípios. Apesar do forte contingenciamento dos recursos da Cide-Combustíveis ao longo dos anos, a contribuição constitui relevante fonte de financiamento público dos setores beneficiados, inclusive o de transportes. De acordo com o Tesouro Nacional, em 2017 foram transferidos aos Estados quase 14 bilhões de reais procedentes da Cide-Combustíveis¹. É preciso, portanto, cautela ao se cuidar do tema.

O segundo aspecto para o qual se deve chamar a atenção é a edição do Decreto nº 9.391, de 2018, o qual, na esteira dos protestos ocorridos nas estradas, reduziu a zero a alíquota da Cide-Combustíveis sobre o diesel, utilizado pela ampla maioria dos veículos de empresas de transporte coletivo de passageiros. A isenção proposta, assim, torna-se despicienda para um dos grupos beneficiados pelo projeto.

Cabe destacar, ainda, que, em recente decisão, a Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestou-se pela rejeição de projetos de lei que têm a intenção de isentar da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE – os produtos vendidos por produtor, formulador ou importador a pessoa jurídica prestadora de serviços públicos de transporte coletivo urbano ou transporte coletivo urbano alternativo. Vale reproduzir parte do texto do voto vencedor proferido naquele Colegiado²:

¹ A distribuição dos recursos da Cide-Combustíveis é a seguinte, conforme o TCU:

1. 40% proporcionalmente à extensão da malha viária federal e estadual pavimentada existente em cada estado e no DF, conforme estatísticas elaboradas pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT;
2. 30% proporcionalmente ao consumo dos combustíveis a que a Cide se aplica, conforme estatísticas elaboradas pela Agência Nacional do Petróleo – ANP;
3. 20% proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; e
4. 10% distribuídos em parcelas iguais entre os estados e o DF.

² Voto do Deputado Alex Manente, em 23/08/2017.

“Propostas que acenam com redução da carga tributária e, conseqüentemente, com o barateamento das tarifas dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, têm forte apelo popular. Entretanto, devemos analisar com bastante critério as condições de operacionalização e as reais conseqüências práticas dessas medidas. Primeiramente, não se podem negar as dificuldades na operacionalização e fiscalização da concessão de benefícios, como a isenção da CIDE/Combustíveis, apenas para determinada categoria de empresas³. Da mesma forma, também a redução a zero das alíquotas de PIS/PASEP e COFINS para os combustíveis utilizados por essas empresas padeceria das mesmas dificuldades. Ademais, o que temos verificado ao longo dos anos é que as reduções tributárias ou benefícios concedidos às empresas acabam sendo por elas incorporados, aumentando sua margem de lucro, sem garantia de que tais benefícios realmente sejam revertidos em redução das tarifas pagas pela população usuária dos serviços de transporte coletivo de passageiros. Por outro lado, temos que a CIDE/Combustíveis é uma contribuição cujo montante arrecadado tem sua aplicação constitucionalmente vinculada ao pagamento de subsídios a combustíveis, ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás e ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes. Dessa forma, sob a ótica do desenvolvimento sustentado dos sistemas de transportes urbanos, foco de análise desta Comissão, consideramos que a redução dos recursos destinados a financiar programas de infraestrutura de transportes poderia ter, quanto à melhoria dos sistemas de transportes, efeito contrário ao defendido nos projetos em análise. Ainda mais grave seriam as conseqüências negativas se considerarmos não haver garantias de que os benefícios oferecidos realmente chegariam aos destinatários finais e mais necessitados – os usuários dos serviços – por meio da redução efetiva das tarifas. (...). Por fim, especialmente por estarmos vivendo período de forte ajuste fiscal nas contas públicas da União e dos Estados e Municípios, destacamos que os projetos sob análise apresentam sérios problemas no que se refere à responsabilidade fiscal e à compatibilidade orçamentária e financeira dos benefícios propostos”.

Por fim, ressalte-se o último argumento empregado na CDU: a Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/00) exige que a concessão ou ampliação de benefício tributário deve estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, além de atender ao disposto na LDO e a pelo menos uma de duas condições nela previstas: (i) demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as

³ Grifo nosso: como fiscalizar, por exemplo, o uso indevido, por taxista, de combustível adquirido com desconto?

metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias; ou (ii) estar acompanhada de medidas de compensação, no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição. Embora esse aspecto vá ser analisado com mais vagar na comissão apropriada, não se podia ignorar aqui a existência de tamanho impedimento.

O voto, em vista dessas considerações, é pela **rejeição do Projeto de Lei nº 8.198, de 2017**.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
Relator