

COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 7701, DE 2014

Acrescenta o § 5º ao art. 14 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para dispor sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias.

Autor: Deputado JÚLIO LOPES

Relator: Deputado BENJAMIN MARANHÃO

VOTO EM SEPARADO DA DEPUTADA GORETE PEREIRA

O Projeto de Lei nº 7.701, de 2014, que acrescenta o § 5º ao art. 14 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para dispor sobre a aquisição de bens necessários à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas por empresas concessionárias, visa, aparentemente, estimular o desenvolvimento do modo ferroviário, na medida em que se almeja a retomada dos investimentos e a redução dos custos dos serviços por meio da extensão dos efeitos da **imunidade recíproca** aos concessionários dos serviços de transporte ferroviário, benefício que protege as pessoas jurídicas de direito público umas das outras no que tange à incidência de impostos, o que se justificaria pelo fato dos bens adquiridos serem revertidos para a União ao final do contrato.

No entanto, há alguns óbices à aprovação do projeto que, no meu entender, deveria ter parecer pela rejeição.

O primeiro me parece incontornável. Trata-se justamente da **transferência da imunidade tributária recíproca**, que tem **natureza subjetiva** e, portanto, **não pode ser estendida à Pessoa Jurídica de Direito Privado**. A imunidade recíproca é aquela que protege as pessoas jurídicas de direito público umas das outras, no que concerne à incidência dos impostos. Por exemplo, a União não pode cobrar impostos dos Estados e Municípios, sendo verdadeira a recíproca, nem os Estados nem os Municípios podem cobrar impostos da União nem uns dos outros.

A imunidade recíproca protege o patrimônio, a renda e os serviços da União, dos Estados e dos Municípios, sendo extensiva às autarquias e às fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, no que concerne ao patrimônio, renda ou serviços vinculados às suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes (art.150, §2º, da C.F.). Mas não se aplica, conforme jurisprudência do Supremo Tribunal Federal – STF – ao patrimônio, à renda e aos serviços relacionados com a exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, ou seja, não se aplica às concessionárias de serviço público.

A segunda questão diz respeito à extensão dos benefícios, sob o argumento de que os bens são reversíveis. Além do contrato de concessão, existe o contrato de arrendamento, associado ao primeiro, onde são definidos os valores a serem pagos pelas concessionárias pela utilização dos ativos cedidos pela União em função da privatização das malhas da RFFSA. Assim, determinados gastos não são considerados investimentos e os bens adquiridos tampouco serão reversíveis. É o caso da compra de equipamentos que serão empregados na superestrutura da via permanente.

Além disso, **difícilmente o benefício tributário auferido seria repassado para o usuário final**. Os contratos de concessão previram tarifas máximas para a prestação do serviço de transporte ferroviário. Estas foram definidas para cada ferrovia e variam conforme o produto transportado e a distância percorrida. Também foi previsto o reajuste destas tarifas máximas com base em índices de inflação, bem como a possibilidade de revisão, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Essas tarifas foram

definidas com base nos custos operacionais da RFFSA e as únicas alterações efetuadas até 2011 foram os reajustes das tarifas com base na inflação, considerando o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI).

Por fim, os contratos de concessão preveem que as concessionárias ferroviárias possuem a obrigação de prover todos os recursos e investimentos necessários à exploração da concessão, os quais devem sempre ocorrer por sua conta e risco exclusivos, consoante o estabelecido na Lei nº 8.987, art. 2º, Incisos I e II. Não cabe, portanto, à União figurar nos negócios jurídicos celebrados pelas concessionárias ferroviárias para a aquisição desses ativos. Assim, há incompatibilidade entre o PL nº 7.701, de 2014, e a Lei de Concessões.

Pelas razões expostas, votamos pela **rejeição** do **PL nº 7.701**, de 2014.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputada GORETE PEREIRA