

COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

PROJETO DE LEI Nº 96, DE 2015

Dispõe sobre a incidência das contribuições para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento de Seguridade Social nas operações de venda de gasolina de aviação.

Autor: Deputado ALCEU MOREIRA

Relator: Deputado HEULER CRUVINEL

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em tela propõe a redução a zero das alíquotas do PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolina de aviação às empresas de aviação agrícola.

Em sua justificação, o nobre deputado Alceu Moreira informa que o Brasil é autossuficiente na produção de gasolina para aeronaves de pequeno porte utilizadas para a semeadura de pastagens, aplicação de agroquímicos e de fertilizantes, cuja quantidade consumida no País representa apenas 0,07% do total de derivados de petróleo aqui produzidos. Acrescenta, ainda, que a referida desoneração representaria irrelevante parcela da arrecadação tributária do País ao tempo em que traria enormes benefícios ao agronegócio.

A matéria foi distribuída às Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (mérito); de Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do RICD); e de Constituição, Justiça e de

Cidadania (art. 54 do RICD) e está sujeita a apreciação conclusiva pelas comissões. Nesta CAPADR não foram apresentadas emendas.

II - VOTO DO RELATOR

Sob a ótica da CAPADR, é meritória a proposição do nobre deputado Alceu Moreira, que propõe a redução a zero das alíquotas do PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolina de aviação às empresas de aviação agrícola.

O crescimento da agricultura no País está fazendo a aviação agrícola brasileira ganhar asas. Atualmente, as 1,5 mil aeronaves em operação colocam o Brasil na segunda posição no ranking mundial dos usuários de aviões agrícolas, atrás apenas dos Estados Unidos. Nos céus americanos, país com mais tradição nesse setor, estão em operação cinco mil aeronaves.

Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em dezembro de 2014 estavam registradas no País 232 empresas de aviação agrícola e cerca de 580 operadores, para uma frota de 2.007 aeronaves.

A estimativa é de que o setor da aviação agrícola movimente R\$ 700 milhões por ano com a venda de aeronaves. No País, as áreas de cultivo que utilizam aviões para pulverização de insumos somam 21 milhões de hectares de soja, algodão, arroz e cana-de-açúcar. hoje há uma revolução acontecendo no ar por causa da expansão agrícola do Brasil, com a transformação de pastagens degradadas em áreas de cultivo de grãos.

De acordo com o Sindicato Nacional da Indústria de Produtos para Defesa Agrícola (Sindag), o mercado potencial para a aviação agrícola no Brasil é de pelo menos dez mil unidades. Essa estimativa leva em consideração apenas as áreas agrícolas atualmente exploradas, de 68 milhões de hectares.

Para os produtores, a vantagem da aviação agrícola está na rapidez para a realização das tarefas no campo. Dados do Sindag mostram que um trator consegue cobrir uma área de 400 hectares por dia para a

aplicação de insumos, enquanto um avião agrícola, como o Ipanema, por exemplo, realiza o mesmo trabalho em 1,2 mil hectares, no mesmo espaço de tempo. Para comparar: em média, um trator percorre entre 40 e 50 hectares por hora. Já um avião agrícola, em igual período cobre 120 hectares.

Já penalizados pela precariedade no tocante à infraestrutura, quaisquer alterações que ocorram nos preços dos combustíveis, afetarão sensivelmente os níveis da produtividade, uma vez que os investimentos requeridos pelos empreendimentos já são muito elevados e que requerem dos empresários rurais uma manutenção também cara.

A aviação agrícola cumpre serviços de grande relevância ao conjunto do agronegócio brasileiro. Em áreas extensas é o meio mais eficiente e econômico para a semeadura de pastagens, aplicação de agroquímicos e fertilização de lavouras. Pode-se até afirmar que, em casos específicos, representa o único meio para o cumprimento dessas tarefas a tempo e horas. Assim, entendo ser de grande importância para o agronegócio brasileiro a redução dos custos operacionais da aviação agrícola.

Por fim, uma nova política quanto ao preço do combustível de aviação destinado às empresas de aviação agrícola, fazendo com que não seja um problema a mais e significaria custos de produção mais baixos, por consequência o produto final chegaria mais barato ao seu destino final, portanto, acreditamos que uma desoneração com certeza beneficiaria, sobremaneira, um setor que tanto pede por socorro.

Pelo exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 96, de 2015.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado HEULER CRUVINEL
Relator

