



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 409-B, DE 2015

(Do Sr. Luis Carlos Heinze)

Institui isenção da contribuição para o PIS/PASEP, COFINS e CIDE-Combustíveis incidente sobre o óleo diesel utilizado na agricultura e pecuária e nos transportes de passageiros e de cargas; tendo parecer da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda apresentada ao substitutivo (relator: DEP. HEITOR SCHUCH); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, na forma do Substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (relator: DEP. EZEQUIEL FONSECA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E
DESENVOLVIMENTO RURAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Emenda apresentada ao substitutivo
- Parecer do relator à emenda apresentada ao substitutivo
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei reduz a carga tributária incidente sobre operações com óleo diesel.

Art. 2º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público — PIS/PASEP - e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social — COFINS - incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por produtores rurais e por prestadores de serviço de transportes de passageiros e de cargas.

Art. 3º Ficam isentas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico — CIDE - instituída pela lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, incidente sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por produtores rurais e por prestadores de serviço de transportes de passageiros e de cargas.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário é de fundamental importância para o País. Com efeito, grande parte das mercadorias produzidas no Brasil chegam aos seus destinos transportados por rodovias. Além disso, diariamente, milhões de pessoas utilizam o transporte coletivo, para se deslocar nas grandes cidades brasileiras.

Apesar disso, os custos do transporte rodoviário são cada vez mais altos. Certamente, o preço do diesel é um dos principais motivos para o encarecimento dos fretes. A alta carga tributária brasileira, por seu turno, em muito contribui para os elevados valores do óleo diesel e, conseqüentemente, dos fretes. Segundo dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP), na composição do preço do óleo diesel na refinaria, quase 40% são relativos ao imposto sobre circulação de mercadorias (ICMS), à contribuição de intervenção no domínio econômico sobre combustíveis (CIDE), à contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e à contribuição para financiamento da seguridade social (COFINS).

Nesse contexto, o projeto que ora apresentamos torna-se socialmente importante. Buscamos, com a medida, criar um mecanismo legal que incentive a diminuição do preço do óleo diesel. Como a utilização de motores movidos a diesel é grande no Brasil, a redução da tributação sobre o combustível pode resultar em queda expressiva nos custos de produção agropecuária, no preço do frete dos alimentos e nas tarifas do transporte coletivo, o que beneficiará diretamente milhares de cidadãos brasileiros.

Tendo em vista os relevantes objetivos sociais de que se reveste nosso projeto, estamos certos de que contaremos com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 24 de fevereiro de 2015.

Deputado LUIS CARLOS HEINZE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001

Institui 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 (Cide), e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída a 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 (Cide), a que se refere os arts. 149 e 177 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.

§ 1º O produto da arrecadação da Cide será destinada, na forma da lei orçamentária, ao:

I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;

II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e

III - financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

§ 2º Durante o ano de 2002, será avaliada a efetiva utilização dos recursos obtidos da Cide, e, a partir de 2003, os critérios e diretrizes serão previstos em lei específica.

Art. 1º-A A União entregará aos Estados e ao Distrito Federal, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes, o percentual a que se refere o art. 159, III, da Constituição Federal, calculado sobre a arrecadação da contribuição prevista no art. 1º desta Lei, inclusive os respectivos adicionais, juros e multas moratórias cobrados, administrativa ou judicialmente, deduzidos os valores previstos no art. 8º desta Lei e a parcela desvinculada nos termos do art. 76 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

§ 1º Os recursos serão distribuídos pela União aos Estados e ao Distrito Federal, trimestralmente, até o 8º (oitavo) dia útil do mês subsequente ao do encerramento de cada trimestre, mediante crédito em conta vinculada aberta para essa finalidade no Banco do Brasil S.A. ou em outra instituição financeira que venha a ser indicada pelo Poder Executivo federal.

§ 2º A distribuição a que se refere o § 1º deste artigo observará os seguintes critérios:

I - 40% (quarenta por cento) proporcionalmente à extensão da malha viária federal e estadual pavimentada existente em cada Estado e no Distrito Federal, conforme estatísticas elaboradas pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT;

II - 30% (trinta por cento) proporcionalmente ao consumo, em cada Estado e no Distrito Federal, dos combustíveis a que a Cide se aplica, conforme estatísticas elaboradas pela Agência Nacional do Petróleo - ANP;

III - 20% (vinte por cento) proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

IV - 10% (dez por cento) distribuídos em parcelas iguais entre os Estados e o Distrito Federal.

§ 3º Para o exercício de 2004, os percentuais de entrega aos Estados e ao Distrito Federal serão os constantes do Anexo desta Lei.

§ 4º A partir do exercício de 2005, os percentuais individuais de participação dos Estados e do Distrito Federal serão calculados pelo Tribunal de Contas da União na forma do § 2º deste artigo, com base nas estatísticas referentes ao ano imediatamente anterior, observado o seguinte cronograma:

I - até o último dia útil de janeiro, os órgãos indicados nos incisos I a III do § 2º deste artigo enviarão as informações necessárias ao Tribunal de Contas da União;

II - até 15 de fevereiro, o Tribunal de Contas da União publicará os percentuais individuais de que trata o caput deste parágrafo;

III - até o último dia útil de março, o Tribunal de Contas da União republicará os percentuais com as eventuais alterações decorrentes da aceitação do recurso a que se refere o § 5º deste artigo.

§ 5º Os Estados e o Distrito Federal poderão apresentar recurso para retificação dos percentuais publicados, observados a regulamentação e os prazos estabelecidos pelo Tribunal de Contas da União.

§ 6º Os repasses aos Estados e ao Distrito Federal serão realizados com base nos percentuais republicados pelo Tribunal de Contas da União, efetuando-se eventuais ajustes quando do julgamento definitivo dos recursos a que se refere o § 5º deste artigo.

§ 7º Os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de outubro, proposta de programa de trabalho para utilização dos recursos mencionados no caput deste artigo, a serem recebidos no exercício subsequente,

contendo a descrição dos projetos de infraestrutura de transportes, os respectivos custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos.

§ 8º Caberá ao Ministério dos Transportes:

I - publicar no Diário Oficial da União, até o último dia útil do ano, os programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo, inclusive os custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos;

II - receber as eventuais alterações dos programas de trabalho enviados pelos Estados ou pelo Distrito Federal e publicá-las no Diário Oficial da União, em até 15 (quinze) dias após o recebimento.

§ 9º É vedada a alteração que implique convalidação de ato já praticado em desacordo com o programa de trabalho vigente.

§ 10. Os saques das contas vinculadas referidas no § 1º deste artigo ficam condicionados à inclusão das receitas e à previsão das despesas na lei orçamentária estadual ou do Distrito Federal e limitados ao pagamento das despesas constantes dos programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo.

§ 11. Sem prejuízo do controle exercido pelos órgãos competentes, os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de fevereiro, relatório contendo demonstrativos da execução orçamentária e financeira dos respectivos programas de trabalho e o saldo das contas vinculadas mencionadas no § 1º deste artigo em 31 de dezembro do ano imediatamente anterior.

§ 12. No exercício de 2004, os Estados e o Distrito Federal devem enviar suas propostas de programa de trabalho para o exercício até o último dia útil de fevereiro, cabendo ao Ministério dos Transportes publicá-las até o último dia útil de março.

§ 13. No caso de descumprimento do programa de trabalho a que se refere o § 7º deste artigo, o Poder Executivo federal poderá determinar à instituição financeira referida no § 1º deste artigo a suspensão do saque dos valores da conta vinculada da respectiva unidade da federação até a regularização da pendência.

§ 14. Os registros contábeis e os demonstrativos gerenciais, mensais e atualizados, relativos aos recursos recebidos nos termos deste artigo ficarão à disposição dos órgãos federais e estaduais de controle interno e externo.

§ 15. Na definição dos programas de trabalho a serem realizados com os recursos recebidos nos termos deste artigo, a União, por intermédio dos Ministérios dos Transportes, das Cidades, e do Planejamento, Orçamento e Gestão, os Estados e o Distrito Federal atuarão de forma conjunta, visando a garantir a eficiente integração dos respectivos sistemas de transportes, a compatibilização das ações dos respectivos planos plurianuais e o alcance dos objetivos previstos no art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\)](#)

Art. 1º-B Do montante dos recursos que cabe a cada Estado, com base no caput do art. 1º-A desta Lei, 25% (vinte e cinco por cento) serão destinados aos seus Municípios para serem aplicados no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

§ 1º Enquanto não for sancionada a lei federal a que se refere o art. 159, § 4º, da Constituição Federal, a distribuição entre os Municípios observará os seguintes critérios:

I - 50% (cinquenta por cento) proporcionalmente aos mesmos critérios previstos na regulamentação da distribuição dos recursos do Fundo de que tratam os arts. 159, I, b, e 161, II, da Constituição Federal; e

II - 50% (cinquenta por cento) proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

§ 2º Os percentuais individuais de participação dos Municípios serão calculados pelo Tribunal de Contas da União na forma do § 1º deste artigo, observado, no que couber, o disposto nos §§ 4º, 5º e 6º do art. 1º-A desta Lei.

§ 3º (VETADO)

§ 4º Os saques das contas vinculadas referidas no § 3º deste artigo ficam condicionados à inclusão das receitas e à previsão das despesas na lei orçamentária municipal.

§ 5º Aplicam-se aos Municípios as determinações contidas nos §§ 14 e 15 do art. 1º-A desta Lei. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\)](#)

Art. 2º São contribuintes da Cide o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos combustíveis líquidos relacionados no art. 3º.

Parágrafo único. Para efeitos deste artigo, considera-se formulador de combustível líquido, derivados de petróleo e derivados de gás natural, a pessoa jurídica, conforme definido pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) autorizada a exercer, em Plantas de Formulação de Combustíveis, as seguintes atividades:

I - aquisição de correntes de hidrocarbonetos líquidos;

II - mistura mecânica de correntes de hidrocarbonetos líquidos, com o objetivo de obter gasolinas e diesel;

III - armazenamento de matérias-primas, de correntes intermediárias e de combustíveis formulados;

IV - comercialização de gasolinas e de diesel; e

V - comercialização de sobras de correntes.

**COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E
DESENVOLVIMENTO RURAL**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 409, de 2015, de autoria do nobre Deputado Luis Carlos Heinze (PP/RS), reduz a zero as alíquotas de contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), presentes na comercialização do óleo diesel, e também isenta o produto da incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE).

O autor considera o projeto “socialmente importante”, uma vez que trata de reduzir a carga tributária com vistas à diminuição do preço do óleo diesel. Argumenta que face o grande número de motores movidos pelo combustível por todo o país, a medida poderia levar a uma drástica queda nos “custos de produção agropecuária, no preço do frete dos alimentos e nas tarifas do transporte coletivo”, beneficiando diretamente considerável parcela da população brasileira.

Segundo a justificativa, dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP) demonstram que as contribuições para o PIS e PASEP somadas à COFINS e CIDE, combinadas com o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), correspondem a 40% (quarenta por cento) do preço do diesel nas refinarias.

A proposição em análise foi distribuída às Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural - CAPADR; de Viação e Transportes - CVT; de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD); e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD).

Findo o prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

No final do último mês de janeiro o governo anunciou um aumento de R\$ 0,15 por litro no preço do óleo diesel nas refinarias. Inicialmente o aumento foi composto somente pela elevação nas alíquotas do PIS/PASEP e posteriormente também pela CIDE-Combustíveis.

Ao longo dos meses seguintes, o preço final do combustível passou a afetar a vida dos brasileiros. Segundo dados da ANP e tomando o diesel S-10 por exemplo, o preço alcançou o valor médio de R\$ 2,96 em setembro passado, acumulando 12% de aumento no período de um ano. Em matéria da Agência de Notícias da Confederação Nacional de Transportes – CNT, o economista e professor da UnB (Universidade de Brasília) Newton Marques, destaca que a elevação da carga tributária foi o fator que mais impactou na alta.

Ressalta-se que esses dados ainda não refletem o novo aumento autorizado pelo governo, de 4% no valor do diesel nas refinarias. Nesse sentido, a proposta do Deputado Luis Carlos Heinze se apresenta de maneira relevante e oportuna.

A utilização do óleo diesel perpassa diversos setores da economia. É o combustível tanto dos maquinários agrícolas quanto dos veículos de transporte de pessoas e cargas. Assim, o aumento no preço do diesel eleva o custo de vida da sociedade como um todo, contribuindo para a retração da economia e pressionando a inflação.

Embora o aumento do diesel indiretamente reflita em toda a cadeia produtiva, o impacto na produção rural, no transporte de pessoas e no frete é direto.

Na agricultura, sacrifica sobremaneira os produtores familiares, responsáveis por cerca de 70% da cultura de alimentos para o consumo interno do país.

No transporte de pessoas, eleva as tarifas do transporte coletivo nas cidades, principal meio de deslocamento das populações mais carentes.

No transporte de mercadorias, o acréscimo é repassado ao valor final do frete, afetando a competitividade de todo o setor de cargas. A redução do preço do combustível é uma das principais reivindicações dos caminhoneiros.

Assim, o Projeto de Lei nº 409/2015 propõe a retirada de tributos do óleo diesel como meio de baratear o combustível. Ideia semelhante foi discutida e aprovada pelo Congresso Nacional, na forma de emenda à Medida Provisória n.º 670/2015. A Emenda n.º 16, de autoria dos deputados Valdir Colatto (PMDB/SC), Alceu Moreira (PMDB/RS), Osmar Terra (PMDB/RS) e outros, que isentava o óleo diesel da incidência do PIS/PASEP e da COFINS, mas não tratava de isenção da CIDE. Contudo, a isenção aprovada foi vetada pela Presidência da República e o veto foi mantido pelo parlamento.

Uma vez que a iniciativa anterior de baixar o preço do diesel não logrou êxito, a presente proposição desponta como uma nova e bem-vinda oportunidade para tal.

Entretanto, embora a medida pretendida seja justa, reduzindo a carga tributária em produto que desencadeia a possibilidade de diminuição de preços em escala, a isenção da CIDE-Combustíveis proposta não nos parece adequada.

A CIDE tem uma função reguladora dos preços dos combustíveis, que estava suprimida até então, face às medidas adotadas anteriormente pelo governo visando impedir artificialmente a alta nos combustíveis.

Além disso, a isenção da CIDE implicaria em ônus para os estados e municípios, já muito fragilizados no cenário econômico atual.

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 409, de 2015, **na forma do substitutivo anexo**.

Sala da Comissão, em 03 de novembro 2015.

Deputado **HEITOR SCHUCH**
Relator

**SUBSTITUTIVO DO RELATOR
AO PROJETO DE LEI Nº 409, DE 2015**

Reduz a zero as alíquotas de contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre o óleo diesel.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei reduz a carga tributária incidente sobre operações com óleo diesel.

Art. 2º. Ficam reduzidas a zero as alíquotas da contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP - e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS - incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por produtores rurais e por prestadores de serviço de transportes de passageiros e de cargas.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 3 de novembro 2015.

Deputado **HEITOR SCHUCH**
Relator

EMENDA AO SUBSTITUTIVO
(Do Sr. Deputado MARCELO ARO)

Dê-se ao Art. 2º a seguinte redação:

Art. 2º Ficam reduzidas a zero as alíquotas da contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público — PIS/PASEP - e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social — COFINS - incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel, biodiesel e de gás natural, a serem utilizados por produtores rurais e por prestadores de serviço de transportes de passageiros e de cargas.

JUSTIFICAÇÃO

A isenção de PIS e COFINS nas vendas de óleo diesel destinadas aos produtores rurais e aos prestadores de serviço de transportes de passageiros e de cargas é determinante para a redução dos custos operacionais do setor primário da economia. Com a redução desses custos, toda a cadeia produtiva é beneficiada e os preços dos produtos finais podem ser reduzidos, contribuindo para o controle do processo inflacionário.

Com o objetivo de aperfeiçoar ainda mais o substitutivo ao PL 409/2015, apresentado pelo nobre Deputado Heitor Schuch, incluo no rol de produtos isentos de PIS e COFINS, o biodiesel e o gás natural. Esses dois combustíveis, menos poluentes que o óleo diesel, devem receber o mesmo incentivo fiscal. É importante que os veículos de transporte coletivo e de carga utilizem cada vez mais esses combustíveis alternativos, menos poluentes para o meio ambiente.

Sala da Comissão 17 de novembro de 2015

Dep. Marcelo Aro

PARECER DO RELATOR À EMENDA APRESENTADA AO SUBSTITUTIVO

A matéria volta a ser examinada no intuito de analisar a emenda apresentada pelo nobre deputado Marcelo Aro ao texto do substitutivo.

O deputado propõe que a isenção aplicada ao óleo diesel pelo presente projeto de lei, na forma de redução de alíquotas a zero, seja estendida também ao biodiesel e ao gás natural, combustíveis menos poluentes que o primeiro.

Embora concorde com os argumentos constantes da emenda, e considere que é inegável o seu mérito, entendo que a adição sugerida poderia se desviar do objetivo original do projeto, que é o de reduzir o custo do óleo diesel em si, face o seu impacto, direto e indireto, na vida de milhões de pessoas.

Assim, defendo que os combustíveis com menor potencial poluente sejam objeto de uma política de incentivo própria, que iria além da mera isenção de tributos.

Dessa forma, voto pela rejeição da Emenda ao Substitutivo nº.1.

Sala da Comissão, em 03 de dezembro 2015.

Deputado HEITOR SCHUCH
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 409/2015, com substitutivo, e rejeitou a Emenda ao Substitutivo 1, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Heitor Schuch.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Lázaro Botelho - Presidente, Afonso Hamm, Celso Maldaner e Dilceu Sperafico - Vice-Presidentes, Adilton Sachetti, Alberto Fraga, André Abdon, Assis do Couto, Bohn Gass, Carlos Henrique Gaguim, Célio Silveira, César Messias, Dagoberto, Domingos Sávio, Evair de Melo, Expedito Netto, Francisco Chapadinha, Heitor Schuch, Jerônimo Goergen, João Rodrigues, Jony Marcos, Josué Bengtson, Luis Carlos Heinze, Luiz Cláudio, Luiz Nishimori, Marcelo Aro, Marcon, Nelson Meurer, Nelson Padovani, Nilson Leitão, Odelmo Leão, Pedro Chaves, Raimundo Gomes de Matos, Roberto Balestra, Rogério Peninha Mendonça, Sergio Souza, Tereza Cristina, Valdir Colatto, Walter Alves, Zé Carlos, Zé Silva, Zeca do Pt, Davidson Magalhães, Heuler Cruvinel, Marcos Montes, Miguel Lombardi, Newton Cardoso Jr, Padre João, Professor Victório Galli, Professora Dorinha Seabra Rezende, Remídio Monai e Wellington Roberto.

Sala da Comissão, em 1º de junho de 2016.

Deputado LÁZARO BOTELHO

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei reduz a carga tributária incidente sobre operações com óleo diesel.

Art. 2º. Ficam reduzidas a zero as alíquotas da contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP - e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS - incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por produtores rurais e por prestadores de serviço de transportes de passageiros e de cargas.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 1º de junho de 2016.

Deputado LÁZARO BOTELHO
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 409, de 2015, de autoria do nobre Deputado Luis Carlos Heinze (PP/RS), reduz a zero as alíquotas de contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), presentes na comercialização do óleo diesel, e também isenta o produto da incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE).

O autor considera o projeto “socialmente importante”, uma vez que trata de reduzir a carga tributária com vistas à diminuição do preço do óleo diesel. Argumenta que face o grande número de motores movidos pelo combustível por todo o país, a medida poderia levar a uma drástica queda nos “custos de produção agropecuária, no preço do frete dos alimentos e nas tarifas do transporte coletivo”, beneficiando diretamente considerável parcela da população brasileira.

Segundo a justificativa, dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP) demonstram que as contribuições para o PIS e PASEP somadas à COFINS e CIDE, combinadas com o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), correspondem a 40% (quarenta por cento) do preço do diesel nas refinarias. A proposição em análise foi distribuída às Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural - CAPADR; de Viação e Transportes - CVT; de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD); e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD).

A Comissão de Agricultura, Pecuária, abastecimento e Desenvolvimento Rural- CAPADR, em reunião ordinária, aprovou unanimemente o Projeto de Lei n.º 409/2015, com substitutivo, e rejeitou a Emenda Substitutiva 1, nos termos do parecer do relator, deputado Heitor Schuch.

O parecer aprovado pela CAPADR orientou o substitutivo apresentado ao considerar que a isenção da CIDE-Combustíveis não parecia adequada. Nesse sentido, afirmou que tal contribuição tem uma função reguladora dos preços dos combustíveis, que estavam suprimida até então, face às medidas adotadas anteriormente pelo governo visando impedir artificialmente a alta nos combustíveis, bem como que a isenção da CIDE implicaria em ônus para os estados e municípios, já muito fragilizados no cenário econômico atual.

Após publicação do parecer aprovado, este Projeto de Lei aportou nesta Comissão, sendo, então, distribuído a mim para elaboração de parecer.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 409/2015 propõe a retirada de tributos do óleo diesel como meio de baratear o combustível. Ideia semelhante foi discutida e aprovada pelo Congresso Nacional, na forma de emenda à Medida Provisória n.º 670/2015. A Emenda n.º 16, de autoria dos deputados Valdir Colatto (PMDB/SC), Alceu Moreira (PMDB/RS), Osmar Terra (PMDB/RS) e outros, que isentava o óleo diesel da incidência do PIS/PASEP e da COFINS, mas não tratava de isenção da CIDE. Contudo, a isenção aprovada foi vetada pela Presidência da República e o veto foi mantido pelo parlamento.

Uma vez que a iniciativa anterior de baixar o preço do diesel não logrou êxito, a presente proposição desponta como uma nova e bem-vinda oportunidade para tal.

Isto porque um aumento do diesel gera impacto em toda a cadeia produtiva do país, desde os itens mais básicos, como alimentos e vestuário, pois todo o maquinário agrícola e os modais de transportes utilizados são dependentes do produto.

A utilização do óleo diesel perpassa diversos setores da economia. É o combustível tanto dos maquinários agrícolas quanto dos veículos de transporte de pessoas e cargas. Assim, o aumento no preço do diesel eleva o custo de vida da sociedade como um todo, contribuindo para a retração da economia e pressionando a inflação.

Embora o aumento do diesel indiretamente reflita em toda a cadeia produtiva, o impacto na produção rural, no transporte de pessoas e no frete é direto.

Na agricultura, sacrifica sobremaneira os produtores familiares, responsáveis por cerca de 70% da cultura de alimentos para o consumo interno do país.

No transporte de pessoas, eleva as tarifas do transporte coletivo nas cidades, principal meio de deslocamento das populações mais carentes.

No transporte de mercadorias, o acréscimo é repassado ao valor final do frete, afetando a competitividade de todo o setor de cargas. A redução do preço do combustível é uma das principais reivindicações dos caminhoneiros.

Logo, aumentar o preço do diesel onera a produção de diversos setores da economia, o transporte de todos os setores e eleva o custo de vida da sociedade como um todo.

Por outro lado, assistimos, em todo o Brasil, o movimento dos caminhoneiros que lutam por melhores condições de trabalho e têm dentre seus principais pontos de reivindicação a redução do custo do combustível, sendo que se estima que a retirada do PIS e da COFINS pode ensejar uma economia de R\$ 0,22 (vinte e dois centavos de real) no preço por litro de combustível, o que poderia gerar uma economia de R\$ 2,2 mil no custo mensal da categoria.

Entretanto, deve ser observada o vaticinado na CAPADR, quanto a inadequação da isenção da CIDE-Combustíveis proposta, com espreque na sua função reguladora dos preços dos combustíveis e, ainda, no seu peso para os combalidos orçamentos de Estados, Distrito Federal e Municípios.

Vale destacar que as contribuições especiais, correspondem ao emprego das finanças públicas com objetivos extrafiscais, não visando precipuamente a obtenção de receitas, mas objetivando regular ou modificar a distribuição da riqueza nacional, equilibrar os níveis de preços de utilidades ou de salários, bem como outras finalidades econômicas ou sociais semelhantes. A CIDE-Combustíveis, como contribuição especial, visa a imprescindível intervenção no mercado de combustíveis e na infraestrutura de transportes (art. 177, § 4º, da CF/88).

Já a participação dos Entes Federativos no montante arrecadado com a CIDE-Combustíveis, após a Emenda Constitucional nº 44, de 30 de junho de 2004, é de 29%, sendo que 75% do montante é partilhado pelos Estados e Distrito Federal e 25% pelos Municípios, segundo critérios da Lei n.º 10.336/2001 seguidos anualmente pelo Tribunal de Contas da União. É fato que hoje os demais entes não podem prescindir dessas receitas.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 409, de 2015, na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Agricultura, Pecuária, abastecimento e Desenvolvimento Rural.

Sala da Comissão, em 27 de junho 2017.

Deputado EZEQUIEL FONSECA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 409/2015, na forma do substitutivo adotado pela Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ezequiel Fonseca.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Afonso Hamm, Arolde de Oliveira, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jones Martins, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi, Osmar Bertoldi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTE

Presidente

FIM DO DOCUMENTO