



CÂMARA DOS DEPUTADOS

C0054655A

PROJETO DE LEI N.º 96-A, DE 2015

(Do Sr. Alceu Moreira)

Dispõe sobre a incidência das contribuições para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social nas operações de venda de gasolina de aviação; tendo parecer da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, pela aprovação (relator: DEP. HEULER CRUVINEL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E
DESENVOLVIMENTO RURAL;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas das contribuições para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolina de aviação às empresas de aviação agrícola.

Art. 2º As normas operacionais destinadas ao controle do cumprimento do disposto nesta Lei serão disciplinadas em regulamento próprio.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir do primeiro dia do quarto mês subsequente ao da publicação desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de aviação agrícola são responsáveis por importantes etapas do processo de produção agrícola em grande número de propriedades rurais em nosso País, a saber: controle de plantas daninhas, plantio de sementes e distribuição de ureia e adubos.

Para levar a cabo essas atividades, as aeronaves consomem gasolina de aviação, que é o combustível utilizado em aviões de pequeno porte que possuem motores com ignição por centelha. O único produtor desse derivado de petróleo no Brasil é a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás, sendo a produção oriunda de uma única unidade de refino, a Refinaria Presidente Bernardes, situada em Cubatão, no estado de São Paulo.

Em 2013, de acordo com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, a produção de gasolina de aviação foi de 93.685 m³, o que correspondeu a aproximadamente 0,07% da produção total de derivados de petróleo (127,3 milhões m³). Já o consumo¹ desse combustível foi de apenas 76.934 m³. Como se vê, o Brasil é autossuficiente nesse produto, o que permite adotar política de preço mais consentânea com as necessidades do setor agrícola.

Infelizmente, isso não vem sendo feito. O preço de faturamento de gasolina de aviação no estabelecimento produtor ainda é muito elevado. Isso, por sua vez, vem onerando demasiadamente os agricultores e, por via de consequência,

¹ Vendas pelas distribuidoras.

vem contribuindo para aumento da pressão inflacionária e para redução da competitividade de produtos agrícolas.

Por isso, vimos propor a redução a 0 (zero) das alíquotas das contribuições para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolina de aviação às empresas de aviação agrícola.

Na oportunidade, incumbe notar que a arrecadação tributária com a comercialização de gasolina de aviação é irrelevante frente à arrecadação com a comercialização do conjunto dos derivados de petróleo. Ademais, deve-se assinalar que com a adoção da medida proposta vislumbra-se aumento da produção agrícola em decorrência dos melhores tratos culturais proporcionados pelo uso mais intenso da aviação agrícola, com reflexos positivos nas receitas tributárias. Por essa razão, não se prevê impacto orçamentário-financeiro com a aprovação da presente proposição.

Eis porque vimos solicitar o valioso e decisivo apoio de todos os nossos nobres pares desta Casa para a rápida transformação de nossa proposição em Lei.

Sala das Sessões, em 03 de fevereiro de 2015.

Deputado ALCEU MOREIRA

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

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 13 de maio de 2015.

Deputado HEULER CRUVINEL

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 96/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Heuler Cruvinel, contra o voto do Deputado João Daniel. O Deputado João Daniel apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Heuler Cruvinel e Carlos Henrique Gaguim - Vice-Presidentes, Abel Mesquita Jr., Afonso Hamm, André Abdon, Assis do Couto, Beto Faro, Celso Maldaner, César Halum, César Messias, Dilceu Sperafico, Elcione Barbalho, Evair de Melo, Francisco Chapadinha, Heitor Schuch, Hélio Leite, João Daniel, Jony Marcos, Josué Bengtson, Kaio Manicoba, Luis Carlos Heinze, Luiz Cláudio, Marcelo Castro, Nelson Meurer, Odelmo Leão, Onyx Lorenzoni, Pedro Chaves, Raimundo Gomes de Matos, Ricardo Teobaldo, Roberto Balestra, Rogério Peninha Mendonça, Ronaldo Lessa, Sérgio Moraes, Valdir Colatto, Valmir Assunção, Zé Carlos, Zé Silva, Alberto Filho, Alexandre Baldy, João Rodrigues, Lázaro Botelho, Mário Heringer, Miguel Lombardi, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Rocha, Vicentinho Júnior e Wellington Roberto.

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015.

Deputado LUIS CARLOS HEINZE
Presidente em exercício

VOTO EM SEPARADO

O Ilustre Deputado Alceu Moreira, do PMDB/RS, apresentou nesta Comissão o PL 96, de 2015, propondo a isenção do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolina de aviação às empresas de aviação agrícola, com voto favorável do Relator, Dep. Heuler Cruvinel (PSD-GO).

Em sua justificativa o autor destaca que as empresas de aviação agrícola são responsáveis por importantes etapas do processo de produção e que dependem de combustível para as suas atividades, o que vêm onerando demasiadamente os agricultores e, por via de consequência, vem contribuindo para aumento da pressão inflacionária e para redução da competitividade de produtos agrícolas.

Embora reconhecendo que a redução de custos deve ser objetivo de todo produtor, entendemos que neste caso não cabe o incentivo desejado, pois irá reduzir direitos do trabalhador com aplicação de isenção do PIS/PASEP e da COFINS.

Isso também redundará em maiores problemas para a população residente em áreas de agricultura, sujeitas a exposição ainda maior aos efeitos dos agrotóxicos com a pulverização aérea.

Não é desconhecido desta Casa e nem da população os efeitos nocivos do agrotóxico sobre a vida do cidadão.

As normas definidas para a prática da pulverização estabelecem como regras a operação a 250 metros de mananciais de rios, lagoas e a 500 metros da população, porém como destaca o professor Wellington Pereira Alencar de Carvalho, da Universidade Federal de Lavras (MG), o uso aéreo de agrotóxico requer acompanhamento maior que o terrestre, pois "se o produto não atingir o alvo previsto e ficar fora do objetivo, o potencial de contaminação se torna muito evidente", ressalta o cientista.

O problema é que além de não haver uma fiscalização eficiente que garanta o cumprimento das normas para pulverização aérea de pesticidas, há no Brasil o uso de 14 agrotóxicos proibidos em outros países, a exemplo dos que utilizam a substância 2,4-D, considerada cancerígena. A "Campanha permanente contra o uso de agrotóxicos e pela vida", lançada em 7 de abril de 2011 por mais de 30 organizações sociais, tem denunciado a falta de fiscalização que existe no País em relação aplicação aérea de agrotóxicos e suas consequências à saúde humana e ao meio ambiente.

Desde abril de 2011, as mais de 60 organizações que compõem a Campanha reivindicam, como uma de suas principais bandeiras, o banimento da pulverização aérea de agrotóxicos no Brasil. Infelizmente, o trágico episódio ocorrido em Rio Verde (GO), quando um avião pulverizou uma escola e intoxicou dezenas de crianças e funcionários, não foi um fato isolado e não pode ser chamado de acidente.

Outros casos ganharam destaque. Um deles foi em Lucas do Rio Verde (MT), quando um avião pulverizou a cidade, e pesquisas feitas logo em seguida demonstraram contaminação da água da chuva, dos rios, e até do leite materno. Existem casos em áreas indígenas, onde índios relatam ter sentido fortes dores de cabeça e febre alta após a ação após a pulverização.

Assim, se a utilização de agrotóxicos representa por si só um grave problema para a saúde dos brasileiros e para o meio-ambiente, a aplicação de venenos através de aviões é ainda mais perversa, pois segundo dados do relatório produzido pela subcomissão especial que tratou do tema na câmara federal, 70% do agrotóxico aplicado por avião não atinge o alvo.

Com relação à restrição do uso da pulverização aérea, eu mesmo apresentei o PL 1014 de 2015, que dispõe sobre essa pulverização.

Neste PL, destaco que no cenário internacional, os riscos e impactos da pulverização aérea já são conhecidos, de forma que em janeiro de 2009, o Parlamento Europeu aprovou uma série de diretrizes que proibiu o uso de substâncias altamente tóxicas e a prática de pulverização aérea nos países da União Européia, definindo zonas de uso de pesticidas e uma série de medidas de proteção dos ecossistemas, em especial o aquático.

Assim, meu voto é contrário ao Projeto de Lei e ao relatório apresentado.

JOÃO DANIEL
(PT-SE)

FIM DO DOCUMENTO