

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

(Da Dep. Rosana Valle)

***Institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade sobre Trilhos – REMOBI; altera a Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e dá outras providências.***

Apresentação: 25/09/2019 16:42

PL n.5232/2019

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. Fica instituído o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade sobre Trilhos – REMOBI, que tem como princípios básicos:

I - reduzir tributos incidentes sobre os insumos nos serviços de transporte de passageiros e carga;

II - promover a redução tarifária e desoneração tributária do setor;

III - estabelecer preço justo e qualidade na mobilidade limpa e sustentável sobre trilhos;

IV – estimular o crescimento da indústria e expansão do setor metroferroviário no Brasil;

V – contribuir para o processo de descarbonização da mobilidade e conseqüente redução da queima de combustíveis fósseis do setor de transportes, responsável pela emissão de gases poluentes de efeito estufa na atmosfera e aquecimento global;

VI – modernizar a logística e aumentar a eficácia do transporte de passageiros e carga no país, com impacto positivo imediato nos índices de desenvolvimento econômico e social nacionais; e

VII – melhorar a qualidade de vida da população, segurança de trânsito, tempo de deslocamento e ordenamento dos espaços urbanos, metropolitanos e regionais

Art. 2º. Serão efetuadas, com a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o Programa de Integração Social/Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) , da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e, quando for o caso, do Imposto de Importação (II), a aquisição, venda e importação de bens utilizados na execução de obras e serviços relacionados ao transporte de passageiros e carga sobre trilhos e demais elementos de vias e sistemas metroferroviários destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva no desenvolvimento do setor.

§ 1º A suspensão do Imposto de Importação - II e do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, converte-se em isenção após decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contado da data de ocorrência do respectivo fato gerador.

§ 2º A suspensão da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS converte-se em operação, inclusive de importação, sujeita a alíquota zero após o decurso de prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da ocorrência do respectivo fato gerador.

§ 3º A suspensão do Imposto de Importação somente será aplicada a máquinas, equipamentos e outros bens que não possuam similar nacional ou fabricados no Brasil.

§ 4º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se também aos bens utilizados na execução de obras e serviços relacionados ao transporte de passageiros e carga sobre trilhos e demais elementos de vias e sistemas metroferroviários.

Art. 3º O *caput* do Art. 2º da Lei nº 11.488 de 15 de junho de 2007, que cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º É beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação **de bens utilizados na execução de obras e serviços relacionados ao transporte de passageiros e carga sobre trilhos e demais elementos de vias e sistemas metroferroviários**, de obras de infraestrutura **nos demais** setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação.”(NR)

Art.4º. O *caput* do art.3º, seus incisos I e II e o § 1º da Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º No caso de venda ou de importação de máquinas, **peças de reposição**, aparelhos, instrumentos e equipamentos novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação em obras de infraestrutura **no mercado interno, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do REIDI** destinadas ao ativo imobilizado **para utilização exclusiva na execução de serviços**, fica suspensa a exigência:

I - da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público PIS/PASEP, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS e **o Imposto sobre produtos industrializados (IPI)**, incidentes sobre a venda no mercado interno quando os referidos bens ou materiais de construção forem adquiridos por pessoa jurídica beneficiária do REIDI; e

II - da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins-Importação **e o Imposto sobre produtos industrializados (IPI)**, quando os referidos bens ou materiais de construção forem importados diretamente por pessoa jurídica beneficiária do REIDI.

§ 1º Nas notas fiscais relativas às vendas de que trata o inciso I do *caput* deste artigo deverá constar a expressão Venda efetuada com suspensão da exigibilidade da Contribuição para o PIS/PASEP, da Cofins e **o Imposto sobre produtos industrializados (IPI)**, com a especificação do dispositivo legal correspondente.”(NR)

Art. 5º. Os Incisos I e II do art. 4º da Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.4º.....  
.....

I - da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e **o Imposto sobre produtos industrializados (IPI)** incidentes sobre a prestação de serviços efetuada por pessoa jurídica estabelecida no País quando os referidos serviços forem prestados à pessoa jurídica beneficiária do REIDI; ou

II - da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação e o **o Imposto sobre produtos industrializados (IPI)** incidentes sobre serviços quando os referidos serviços forem importados diretamente por pessoa jurídica beneficiária do REIDI.”(NR)

Art. 6º. A Lei nº 10.833 de 29 de dezembro de 2003 passa a vigorar acrescido do artigo 3º-A, com a seguinte redação:

“Art. 3º .....

.....  
§ 30 .....

*Art. 3º-A. Para Energia elétrica destinada à eletrificação das redes, terminais, operação e sistemas de transporte de passageiros e cargas sobre trilhos, aplicar-se-á a isenção do recolhimento da alíquota da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS.*

*Parágrafo único. O tratamento previsto no art. 3º-A, aplica-se também à contribuição para o PIS/PASEP não-cumulativa na forma e a partir da publicação do presente Estatuto Legal.”(NR)*

Art. 7º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta tem origem no regime tributário diferenciado autorizado para o setor de portos, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO.

Ele é o resultado de uma política de incentivo fiscal para o setor portuário brasileiro e possibilita a aquisição, no mercado interno ou externo, por meio de importações, de bens específicos do setor, com suspensão do pagamento de tributos. Foi instituído pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004 e regulamentado pela Instrução Normativa nº 1.370, da Receita Federal, em 28 de junho de 2013.

Faz-se mister estender a desoneração tributária do REPORTO ao setor metroferroviário, através da aprovação do REMOBI, com o intuito de reduzir tributos incidentes sobre os insumos nos serviços de transporte de passageiros e carga sobre trilhos, promover a redução das tarifas cobradas dos usuários e do frete, e estabelecer preço justo e qualidade do transporte metroferroviário. A iniciativa em epígrafe prevê a suspensão e futura isenção, do Imposto sobre Produtos Industrializados, da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS e, quando for o caso, do Imposto de Importação. As vendas e as importações de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, no mercado interno, quando adquiridos ou importados diretamente pelo setor metroferroviário e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços relacionados a toda a operação de transporte de passageiros e carga sobre trilhos serão alavancadas com a desoneração tributária proposta.

É primordial para o desenvolvimento do setor de infraestrutura e logística metroferroviária que os Governos Federal e Estaduais compartilhem desta convicção. O novo enfoque de investimento governamental nos sistemas sobre trilhos, como espinha dorsal de uma ampla rede integrada com outros modais, será capaz de ampliar em pouco tempo os horizontes da mobilidade nas regiões metropolitanas brasileiras, médias e longas distâncias e ampliar a malha ferroviária de carga para o escoamento da crescente produção dos setores primário, secundário e terciário da economia brasileira. Vale registrar que, o crescimento do PIB brasileiro, passa obrigatoriamente pela expansão dos trilhos para solução da problemática que envolve a logística do escoamento desses produtos nos grandes centros produtores e consumidores nacionais e internacionais.

Com a instituição da proposição ora defendida, será possível não só modernizar e ampliar os sistemas de transporte de passageiros e carga sobre trilhos no Brasil, mas também transformar e ampliar o atendimento à população, tão dependente dos sistemas de transporte público e alavancar a logística do escoamento da produção de bens de capital e “comodities”.

Outro ponto positivo da implantação do regime tributário proposto é que ele será capaz de estimular o aquecimento da indústria metroferroviária nacional, que foi praticamente desmontada ao longo dos últimos anos.

O Brasil, o segundo maior produtor de minério de ferro do mundo, matéria-prima do trilho, sendo que a China produz cerca de 21% e o Brasil, 19%, não tem instalado em seu território, há mais de 25 anos, uma fábrica de trilhos para enfrentar graves problemas de logística e mobilidade que impactam negativamente no crescimento econômico, na mobilidade metropolitana/regional e qualidade de vida dos brasileiros. Também vale citar que o Brasil é o único país de dimensões continentais que não tem uma rede de trens regionais cortando seu território, e cuja malha ferroviária encolheu nos últimos 50 anos. Definitivamente o que é bom para aqueles países com os mais altos índices IDH e melhor coeficiente GINI (índice usado para medir a desigualdade de distribuição de renda) não é bom para o Brasil. O que há de comum entre os países com maior grau de desenvolvimento é a consolidação do modal ferroviário com preferencial para mobilidade urbana, regional, nacional e internacional, assim como para o escoamento da produção econômica.

Vale o registro dos benefícios socioeconômicos publicados no “Balanço do Setor Metroferroviário 2018/2019, documento produzido pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos – ANPTrilhos. Em 2018, na geração de benefícios socioeconômicos, o modal ferroviário deixou de emitir 2,4 milhões de toneladas de poluentes com uma economia de 1,0 bilhão de litros de combustível fóssil, redução de 820 milhões de Reais em custos com acidentes, retirou 1,3 milhão de carros e 18 mil ônibus ao dia nas ruas dos centros urbanos que tenham sistema sobre trilhos implantados gerando uma economia anual de 7,1 bilhões de Reais. O usuário que utilizou o modal ferroviário para o seu transporte teve uma economia de tempo médio de 50 minutos/dia, 3 dias/mês e 36 dias/ano.

Ressalte-se que a isenção do PIS/PASEP e COFINS de uma das contas que mais onera o setor, da energia elétrica que movimenta os trens, trará uma diminuição de gastos, em função da desoneração tributária, possibilitando uma margem maior para investimentos, com impacto na redução do preço final da tarifa.

Vale também registrar que iniciativa de desoneração tributária do setor foi apresentada pelo Dep. Leonardo Quintão - PL 516/2001, sendo que a propositura foi arquivada em 31/01/2019, nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Estando certa de que as reduções tributárias propostas serão revertidas em benefícios de todos e desenvolvimento do país, conto com o apoio dos ilustres pares para aprovação da iniciativa em comento.

**Deputada ROSANA VALLE**

**PSB/SP**