

# **COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

## **PROJETO DE LEI Nº 1.792, DE 2003**

Dá nova redação aos incisos I e III do art. 5º e aos incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, alterados pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.

**Autor:** Deputado Roberto Balestra  
**Relator:** Deputado Mussa Demes

### **I - RELATÓRIO**

Vem à Comissão de Finanças e Tributação - CFT, nos termos regimentais, o presente Projeto de Lei, versando sobre 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 combustível – CIDE Combustíveis.

O objetivo do Projeto é igualar a incidência da CIDE sobre a gasolina e o querosene utilizados na aviação. Para tanto, o Autor propõe alteração da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, pela qual a alíquota incidente sobre gasolina de aviação seria reduzida de R\$860,00 para R\$92,10 por m<sup>3</sup>, idêntica à aplicável ao querosene de aviação. Analogamente, as incidências da contribuição para o Programa de Integração Social – PIS e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS sobre o produto seriam reduzidas de R\$49,90 e R\$230,10 para R\$16,30 e R\$75,80 por m<sup>3</sup>, respectivamente.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao Projeto.

É o relatório do essencial.

## II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, apreciar, inicialmente, a proposição quanto à sua compatibilidade ou adequação com o Plano Plurianual - PPA, a Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, a Lei Orçamentária Anual – LOA e as normas pertinentes à receita e despesa públicas, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, IX, "h" e 53, II) e da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, aprovada pela CFT, em 29 de maio de 1996.

### DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

O art. 90 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2004 (Lei nº 10.707, de 30 de julho de 2003) condiciona a aprovação de lei que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária, acarretando renúncia de receita, ao cumprimento do disposto no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O Projeto em análise, com o objetivo de equalizar a incidência sobre combustíveis utilizados em aviação, propõe a redução da alíquota aplicável à gasolina de aviação, mantendo inalterada a do querosene. Embora a medida possa acarretar, inicialmente, alguma queda na arrecadação da CIDE-Combustíveis, a redução de alíquota provocará, em nosso entender, rápido aumento das atividades que se utilizam de aeronaves equipadas com motores a gasolina. Com isso, seriam gerados reflexos compensatórios na arrecadação, não apenas dessa contribuição, mas de outros tributos e contribuições sociais, que superariam rapidamente a perda inicial de receita pública da União, em vista do menor custo incorrido pelas aeronaves que se utilizam dessa categoria de motores e do decorrente aumento de competitividade dos bens e serviços produzidos.

Portanto, entendemos que a redução de alíquota proposta não compromete, mesmo no curto prazo, as finanças públicas da União.

Ademais, entendemos que a Lei de Responsabilidade Fiscal deva ser interpretada de forma teleológica, finalística. O art. 1º do diploma legal estabelece que seu escopo é a determinação de normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, entendida esta responsabilidade como a “*ação planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas*”. De tal conceito, depreendemos que somente aquelas ações que possam, de fato, afetar o equilíbrio das contas públicas devem estar sujeitas às exigências da LRF. Dessa forma, as proposições que tenham impacto orçamentário e financeiro irrelevante não se sujeitam ao art. 14 da referida Lei, já que não representam qualquer risco para a obtenção dos resultados fiscais definidos nas peças orçamentárias.

Vale notar que, segundo a Agência Nacional de Petróleo – ANP, em 2002, a produção de gasolina comum foi de 19.407 mil m<sup>3</sup> e a de gasolina de aviação, de 71 mil m<sup>3</sup>. Ou seja, a produção de gasolina de aviação representa uma minúscula fração (0,36%) do total de produção de gasolinas. Assim, mesmo que as esperadas repercussões positivas na produção e consequente elevação da arrecadação dos demais tributos se frustrassem, a perda de receitas da CIDE-Combustíveis seria insignificante. Na realidade, ela seria de uma ordem de grandeza próxima da margem de erro que normalmente acompanha qualquer estimativa de receitas.

Em resumo, a eventual queda inicial de arrecadação advinda da redução das alíquotas sobre a gasolina de aviação será compensada pelo ganho de receitas proporcionado pelo aumento da atividade na economia e, mesmo que tal recuperação viesse a se frustrar, a eventual perda fiscal seria de dimensão negligenciável, dentro da margem de erro existente em qualquer estimativa de receitas.

Pelos motivos expostos acima, **voto pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 1.792, de 2003.**

## DO MÉRITO

O Projeto de Lei em análise merece ser acolhido. A atual legislação da CIDE-Combustíveis não confere a adequada diferenciação entre a gasolina de uso comum e a gasolina de aviação. De fato, a tributação menos gravosa do querosene de aviação, estabelecida pela Lei nº 10.336, de 2001, cria uma injustificada sobrecarga fiscal contra os contribuintes que se utilizam de aviões com motores movidos a gasolina.

Informa-nos o Autor do Projeto que as aeronaves que utilizam esse tipo de motor (ciclo Otto, com pistões) são justamente as de pequeno porte e, portanto, mais adequadas a desempenhar atividades relacionadas à agricultura, ao turismo, a resgates e salvamentos, entre outras tarefas nobres. Assim, a redução de alíquotas proposta corrigirá uma falha na legislação tributária, que vem acarretando custos adicionais à economia por gerar incentivos distorcidos ao setor privado. Não vemos nenhuma razão econômica que justifique a penalização dos aviões que utilizam motores movidos a gasolina vis-a-vis os aviões que usam motores a querosene.

Vale notar que, adicionalmente, teremos um alívio de custos na produção agrícola e na prestação de uma série de serviços que se utilizam de aviões de pequeno porte, com os reflexos positivos daí decorrentes.

Ademais, como já anotado anteriormente, trata-se que uma medida de baixíssimo impacto fiscal, mesmo no curto prazo, fato que torna a relação entre custo e benefício extremamente favorável à aprovação da proposição.

Dessa forma, tendo em vista que a medida corrige uma inequidade fiscal, anula incentivos distorcidos e desonera a produção de importantes setores econômicos, acreditamos que o presente Projeto de Lei aprimora a legislação da CIDE - Combustíveis e das contribuições sociais envolvidas na matéria.

Entretanto, temos que oferecer uma emenda modificativa à proposição. O objetivo é corrigir um erro material constante da publicação inicial. É que o art. 3º do Projeto menciona a Lei nº 10.335, de 2001, incorrendo em evidente equívoco, pois esta Lei institui o Dia da Bíblia. Na realidade, a referência

correta é, por óbvio, a Lei nº 10.336, de 2001, nos termos da Emenda nº 1, em anexo.

**Pelos motivos acima expostos, voto pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.792, de 2003, alterado pela Emenda nº 1, que segue em anexo.**

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado Mussa Demes  
Relator

## **COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

### **PROJETO DE LEI N° 1.792, DE 2003**

Dá nova redação aos incisos I e III do art. 5º e aos incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, alterados pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.

### **EMENDA MODIFICATIVA N° 1**

Dê-se ao **caput** do art. 3º do Projeto de Lei nº 1.792, de 2003, a seguinte redação:

“Art. 3º Os incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, alterado pelo art. 14 da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passam a vigorar com a seguinte redação:

.....”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Emenda visa apenas corrigir erro ocorrido na redação ou publicação do Projeto de Lei.

Na realidade, é a Lei nº 10.336, de 2001, que se pretende alterar, e não a de nº 10.335, de 2001, como erroneamente registrado no texto da publicação inicial.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2004.

Deputado Mussa Demes  
Relator

2004\_879\_Mussa Demes