

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Senhor Paulo Martins)

Prevê a criação de cota única de tributos relacionados à atividade das concessionárias de rodovias, no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, para criar cota única de tributos relacionados à atividade das concessionárias de rodovias, no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI.

Art. 2º A Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-A:

“Art. 2º-A. No caso de concessionária de rodovia, fica autorizada, em caráter opcional, a efetuar o pagamento unificado de tributos equivalente a 4% (quatro por cento) da receita mensal auferida pelo referido contrato de concessão.

§ 1º O pagamento mensal unificado de que trata o caput deste artigo corresponderá aos seguintes tributos:

- I - Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ);
- II - contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep);
- III - Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL); e
- IV - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

§ 2º Para fins do disposto no caput deste artigo, considera-se receita mensal a totalidade das receitas auferidas pela concessionária no decorrer da sua atividade, bem como as receitas financeiras e as variações monetárias decorrentes dessa operação.



§ 3º O pagamento do imposto e das contribuições na forma do disposto no caput deste artigo será considerado definitivo, não gerando, em hipótese alguma, direito à restituição ou à compensação com o que for apurado pela concessionária.

§ 4º As receitas, os custos e as despesas próprios da atividade da concessionária sujeita à tributação na forma deste artigo não deverão ser computados na apuração das bases de cálculo do imposto e das contribuições de que trata o § 1º deste artigo, devidos pela concessionária em virtude de suas outras atividades empresariais.

§ 5º Para fins de repartição de receita tributária, do percentual de 4% (quatro por cento) de que trata o caput deste artigo, serão considerados:

I - 1,71% (um inteiro e setenta e um centésimos por cento) como Cofins;

II - 0,37% (trinta e sete centésimos por cento) como contribuição para o PIS/Pasep;

III - 1,26% (um inteiro e vinte e seis centésimos por cento) como IRPJ; e

IV - 0,66% (sessenta e seis centésimos por cento) como CSLL.

§ 6º O pagamento unificado de tributos efetuado na forma do caput deste artigo deverá ser feito até o 20º (vigésimo) dia do mês subsequente àquele em que houver sido auferida a receita.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

O contrato de concessão rodoviária é descrito pela doutrina como um “contrato de concessão de serviço público precedido de obra pública”, categoria definida pelo art. 2º, III, da Lei 8987/95¹, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal.

Considerando os desafios logísticos do Brasil², é inquestionável a relevância dos contratos de concessão de rodovias a serem assumidos pelas concessionárias no sentido de otimizar a eficiência produtiva do país.

Dessa forma, dado o atual momento histórico, desde a pandemia do vírus chinês COVID-19 até os impactos da guerra da Rússia-Ucrânia junto à cadeia de produção, mostra-se deveras urgente o debate sobre políticas de incentivos fiscais para mitigar os efeitos deste quadro e conferir maior dinamismo à economia brasileira.

Além da conjuntura acima exposta, já é realidade o plano de concessões das rodovias paranaenses, um dos mais ambiciosos projetos atualmente em andamento, batizado de Rodovias Integradas do Paraná.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT³, a malha rodoviária do Estado do Paraná a ser concedida foi dividida em 6 (seis) lotes, com extensão total de 3.350,39 km, contendo trechos de rodovias federais e estaduais, que fazem parte do programa vigente de concessões do estado do Paraná.

¹Lei nº 8987/95, art. 2º: “Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se: (...) III – concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado”

² *Logística no Brasil: governo e iniciativa privada destacam inovação e parceria para fim de gargalos*. Disponível em: <https://exame.com/bussola/logistica-no-brasil-governo-e-iniciativa-privada-destacam-inovacao-e-parceria-para-fim-de-gargalos/>. Acesso em 21 de junho de 2022.

³*Rodovias Integradas Do Paraná*. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/rodovias-integradas-do-parana> Acesso em 20.jun.22



Os trechos rodoviários a serem concedidos apresentam grande relevância, pois englobam a interligação do Porto de Paranaguá, o maior porto exportador de produtos agrícolas do Brasil; a Região Metropolitana de Curitiba, composta por 29 municípios e mais de 3,5 milhões de habitantes e diversas indústrias instaladas; as regiões norte e oeste do Estado do Paraná, que se destacam pela grande produção de produtos agrícolas; e a Ponte da Amizade na Fronteira do Brasil com o Paraguai, que constitui importante ligação com o Mercosul e está inserida em região de grande apelo comercial e turístico.

Portanto, imprescindível o avanço legislativo relativo às concessionárias de rodovias no sentido de desonerar as atividades por ela desenvolvidas para que, inclusive, seja possível obter tarifas mais baratas aos usuários. Nesta esteira, há atualmente o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura (REIDI), criado pela Lei nº 11.488/2007 e regulamentado pelo Decreto nº 6.144/2007, cuja finalidade é a suspensão da exigência da contribuição para o PIS/PASEP, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação incidentes sobre a receita para pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação⁴.

Ainda sobre o referido Regime, importante ressaltar que, recentemente, o Ministério da Infraestrutura - MInfra enquadrou o projeto de concessão da BR 163/230/MT/PA no REIDI⁵. A aprovação do pedido apresentado pela Via Brasil BR 163 Concessionária de Rodovias S.A. representa R\$ 68,85 milhões em incentivos fiscais. O contrato de concessão foi assinado no dia 1º de abril.

Porém, dado o tempo da confecção do Regime, revela-se pertinente a discussão sobre a ampliação dos incentivos, principalmente, sobre os impostos incidentes na cadeia da atividade.

⁴ REIDI. Disponível em: [https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/reidi#:~:text=O%20Regime%20Especial%20de%20Incentivos,Trilhos%20\(VLT\)%20de%20outros](https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/reidi#:~:text=O%20Regime%20Especial%20de%20Incentivos,Trilhos%20(VLT)%20de%20outros). Acesso em 07.jun.22

⁵ Governo Federal garante incentivo fiscal para nova concessionária da BR 163/230/MT/PA. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2022/04/governo-federal-garante-incentivo-fiscal-para-nova-concessionaria-da-br-163-230-mt-pa> Acesso em 20.jun.22



A ideia proposta no presente Projeto de Lei é a criação de um Regime Especial de Tributação para as concessões de rodovias, evitando, inclusive, a bitributação, pois – hoje – os impostos cobrados na tarifa de pedágio são aplicados sobre outros impostos já pagos.

No âmbito da Construção Civil, existe o Regime Especial de Tributação - RET, cuja finalidade permite uma redução dos tributos de 6,73% para apenas 4%⁶. Este regime promove uma economia significativa para as empresas que atuam naquele setor.

Assim sendo, imperiosa a presente proposição a fim de fomentar incentivos ao oneroso contrato de concessão rodoviária para que haja o devido equilíbrio econômico-financeiro, com melhorias para o cidadão no acesso a rodovias em boas condições de segurança e circulação, constituindo este Projeto de Lei medida apta a fomentar o desenvolvimento da infraestrutura do Paraná e do Brasil.

Certo de que os pares bem aquilatarão a conveniência e oportunidade da medida legislativa ora proposta, solicitamos o apoio para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, 21 de junho de 2022.

**DEPUTADO FEDERAL PAULO MARTINS
(PL-PR)**

⁶LEI Nº 13.970, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2019.

