

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES – CVT

PROJETO DE LEI Nº 1.712 de 2022

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.

Autor: Paulo Eduardo Martins – PL/PR

Relator: Evair Vieira de Melo – PP/ES

I – RELATÓRIO

Apresentado no dia 21 de junho de 2022, o Projeto de Lei nº 1.712, de autoria do eminente Deputado Paulo Eduardo Martins, possui como escopo prever 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.

Dessa forma, o projeto possui por fulcro autorizar a concessionária de rodovia a realizar pagamento unificado de tributos (IRPJ, PIS/Pasep, CSLL e Confins), equivalente a 4% de sua receita mensal. Efetuado o pagamento, o projeto fixa que a concessionária não teria direito à restituição ou à compensação com o que fosse apurado. O projeto ainda define que outras atividades empresariais do grupo concessionário devem ser tributados normalmente, não se sujeitando ao modelo unificado. Por fim, a iniciativa estabelece a repartição do percentual unificado de 4% da seguinte maneira: 1,71% como COFINS; 0,37% como contribuição para o PIS/Pasep; 1,26% como IRPJ; e 0,66% como CSLL.

Na justificativa, o autor afirma que a pandemia e a guerra entre Rússia e Ucrânia tornam “urgente o debate sobre políticas de incentivos fiscais para mitigar os efeitos deste quadro e



conferir maior dinamismo à economia brasileira”. Lembrando o fato de que serão dados em concessão seis lotes de rodovias no Estado do Paraná, considera “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”.

Ainda segundo o autor, “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”.

A matéria foi distribuída também às Comissões de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD). A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e seu regime de tramitação é ordinário.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas; portanto, a apreciação ora em curso recai unicamente sobre o texto original do Projeto de Lei nº 1.712/2022.

É o relatório.

II – VOTO

O projeto de lei oferece às empresas concessionárias de rodovias a opção de recolherem tributos à União sob regime unificado, com alíquota de 4% sobre o faturamento bruto, abrangendo o Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ), a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep), a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e, por fim, a Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Atualmente, as concessionárias estão sujeitas ao pagamento de PIS e de COFINS com alíquotas de 0,65 e 3%, respectivamente, sobre a receita obtida com a cobrança de pedágio. De acordo com os contratos, alterações nas alíquotas desses tributos estão na alocação de riscos do poder concedente, ou seja, dão causa a procedimento de reequilíbrio contratual, quase sempre por intermédio do aumento ou redução da tarifa básica de pedágio.

No que tange à tributação sobre o lucro – IRPJ e CSLL, as alíquotas são, nesta ordem, de 15% (para lucro anual inferior a R\$ 240 mil), ou de 25% (para lucro anual superior ou igual a R\$240 mil) e de 9%. Alterações nessas alíquotas não dão causa a reequilíbrio do contrato de concessão, pois estão na alocação de risco do concessionário.



Esses esclarecimentos são importantes, uma vez que se propõe um regime unificado, opcional, que pode oferecer grande benefício àqueles que estão recolhendo IRPJ e CSLL. Nesse caso, como não há necessidade de se reequilibrar o contrato de concessão, toda a despesa que deixa de ser feita com o pagamento desses tributos sob as alíquotas de 25% e 9% seria apropriada pelas concessionárias. Evidentemente, cada caso é um caso: pode ser que deixar de recolher IRPJ e CSLL sobre o lucro, se este for relativamente pequeno, não seja vantajoso, de vez que a alternativa seria o pagamento de 4% sobre a receita de pedágio total (inclusive financeira).

De todo modo, o que se pretende acentuar aqui é que o modelo proposto tem o potencial de afetar significativamente a rentabilidade do negócio em andamento. Gastos que seriam realizados com o pagamento de IRPJ e CSLL poderão ser bastante reduzidos, sem que isso venha a ter impacto na tarifa paga pelo usuário.

Do ponto de vista desta Comissão, é difícil acolher projeto de lei que considere a redução de carga tributária sem nenhum reflexo nos preços que são praticados nas concessões rodoviárias. Reconhece-se que crises recentes – econômica, de 2014 a 2016, e de saúde, nos últimos dois anos – afetaram de maneira importante a posição financeira das empresas e a viabilidade de alguns contratos.

A regulação contratual, porém, prevê mecanismos de reequilíbrio que podem e vêm sendo usados para dar conta de eventos extraordinários. Dificuldades que as concessionárias enfrentam para o cumprimento contratual costumam estar relacionadas a riscos que elas mesmas assumem – tomada de empréstimos, redução de demanda ou condenações por corrupção, por exemplo. Para que tais situações sejam superadas, não parece correto exigir sacrifício do Estado e, por extensão, da sociedade brasileira. Soluções de mercado podem ser encontradas e, em última instância, há o instituto da devolução antecipada e da relicitação.

Tendo como norte que proposta de redução da carga tributária deve ter como contrapartida benefícios para os consumidores – redução da tarifa de pedágio, no caso das concessões rodoviárias –, considera-se que a proposta do Autor pode ser acatada, desde que tenha como destinatários concessionários que, já sob essa nova regra, tenham disputado e vencido leilão de concessão de rodovia. Nessa hipótese, o benefício tributário que eventualmente será auferido terá reflexo na precificação, já na oportunidade do leilão. Assim, além de não se flertar com a iniquidade – fruto da alteração de regra tributária para beneficiar os incumbentes –, garante-se que o valor proposto da tarifa básica de pedágio seja influenciado pelo novo regime oferecido, redundando em menos despesas para os usuários.



Em outras palavras, propomos que o benefício se aplique apenas a novos concessionários, ou seja, a projetos licitados após a vigência da lei. Dessa forma, a redução tributária permitida será considerada nos lances apresentados pelos interessados no processo licitatório, de forma que as tarifas pagas pelos usuários sejam reduzidas.

Assim sendo, votamos pela **APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.712 de 2022**, com a emenda anexa.

É o voto.

Sala da Comissão, de de 2022.

Evair Vieira de Melo

Deputado Federal – PP/MG



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES – CVT

PROJETO DE LEI Nº 1.712 de 2022

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.

EMENDA Nº 01

Acrescente-se ao projeto o seguinte art. 3º, passando o atual art. 3º a constituir art. 4º:

“Art. 3º Somente concessionárias que tenham vencido leilão de concessão de rodovia realizado pelo menos seis meses depois da entrada em vigor desta Lei poderão optar pelo pagamento unificado de tributos de que trata o art. 2º-A da Lei nº 11.488, de 2007.”

Sala da Comissão, de de 2022.

Evair Vieira de Melo
Deputado Federal – PP/MG

