



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.712-A, DE 2022

(Do Sr. Paulo Eduardo 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. EVAIR VIEIRA DE MELO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

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 enquadrando 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.



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

.....

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 176. As jazidas, em lavra ou não, e demais recursos minerais e os potenciais de energia hidráulica constituem propriedade distinta da do solo, para efeito de exploração ou aproveitamento, e pertencem à União, garantida ao concessionário a propriedade do produto da lavra.

§ 1º A pesquisa e a lavra de recursos minerais e o aproveitamento dos potenciais a que se refere o *caput* deste artigo somente poderão ser efetuados mediante autorização ou concessão da União, no interesse nacional, por brasileiros ou empresa constituída sob as leis brasileiras e que tenha sua sede e administração no País, na forma da lei, que estabelecerá as condições específicas quando essas atividades se desenvolverem em faixa de fronteira ou terras indígenas. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995\)](#)

§ 2º É assegurada participação ao proprietário do solo nos resultados da lavra, na

forma e no valor que dispuser a lei.

§ 3º A autorização de pesquisa será sempre por prazo determinado, e as autorizações e concessões previstas neste artigo não poderão ser cedidas ou transferidas, total ou parcialmente, sem prévia anuência do Poder concedente.

§ 4º Não dependerá de autorização ou concessão o aproveitamento do potencial de energia renovável de capacidade reduzida.

.....

LEI Nº 11.488, DE 15 DE JUNHO DE 2007

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI; reduz para 24 (vinte e quatro) meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações; amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições; altera a Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e as Leis nºs 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.666, de 8 de maio de 2003, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.426, de 24 de abril de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.892, de 13 de julho de 2004, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 10.438, de 26 de abril de 2002, 10.848, de 15 de março de 2004, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005; revoga dispositivos das Leis nºs 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DO REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA - REIDI

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao Reidi.

Art. 2º É beneficiária do Reidi a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infra-estrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação.

§ 1º As pessoas jurídicas optantes pelo Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte - Simples ou pelo Simples Nacional de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, não poderão aderir ao Reidi.

§ 2º A adesão ao Reidi fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 3º (VETADO)

Art. 3º No caso de venda ou de importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação em obras de infra-estrutura destinadas ao ativo imobilizado, fica suspensa a exigência:

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

II - da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação 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 e da Cofins*, com a especificação do dispositivo legal correspondente.

§ 2º As suspensões de que trata este artigo convertem-se em alíquota 0 (zero) após a utilização ou incorporação do bem ou material de construção na obra de infra-estrutura.

§ 3º A pessoa jurídica que não utilizar ou incorporar o bem ou material de construção na obra de infra-estrutura fica obrigada a recolher as contribuições não pagas em decorrência da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação - DI, na condição:

I - de contribuinte, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep- Importação e à Cofins-Importação;

II - de responsável, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep e à Cofins.

§ 4º Os benefícios previstos no *caput* aplicam-se também na hipótese de, em conformidade com as normas contábeis aplicáveis, as receitas das pessoas jurídicas titulares de contratos de concessão de serviços públicos reconhecidas durante a execução das obras de infraestrutura elegíveis ao Reidi terem como contrapartida ativo intangível representativo de direito de exploração ou ativo financeiro representativo de direito contratual incondicional de receber caixa ou outro ativo financeiro, estendendo-se, inclusive, aos projetos em andamento, já habilitados perante a Secretaria da Receita Federal do Brasil. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014, publicada no DOU de 14/11/2014, em vigor a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao de sua publicação\)*](#)

.....
.....

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos

previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.133, de 1º/4/2021\)*](#)

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, delegados pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a 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; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.133, de 1º/4/2021\)*](#)

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

.....
.....

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.712, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação com emenda do Projeto de Lei nº 1.712/2022, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Evair Vieira de Melo.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Danrlei de Deus Hinterholz, Felício Laterça, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Gonzaga Patriota, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Márcio Labre, Maurício Dziedricki, Mauro Lopes, Paulo Eduardo Martins, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vicentinho Júnior, Aelton Freitas, Alexandre Leite, Arnaldo Jardim, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Delegado Marcelo Freitas, Eduardo Bismarck, Eli Corrêa Filho, Elias Vaz, Evair Vieira de Melo, Jaqueline Cassol, José Nelto, Kim Kataguirí, Léo Moraes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Marcos Aurélio Sampaio, Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Professor Israel Batista, Rodrigo de Castro, Tereza Cristina, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.712, DE 2022

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

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.

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, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

